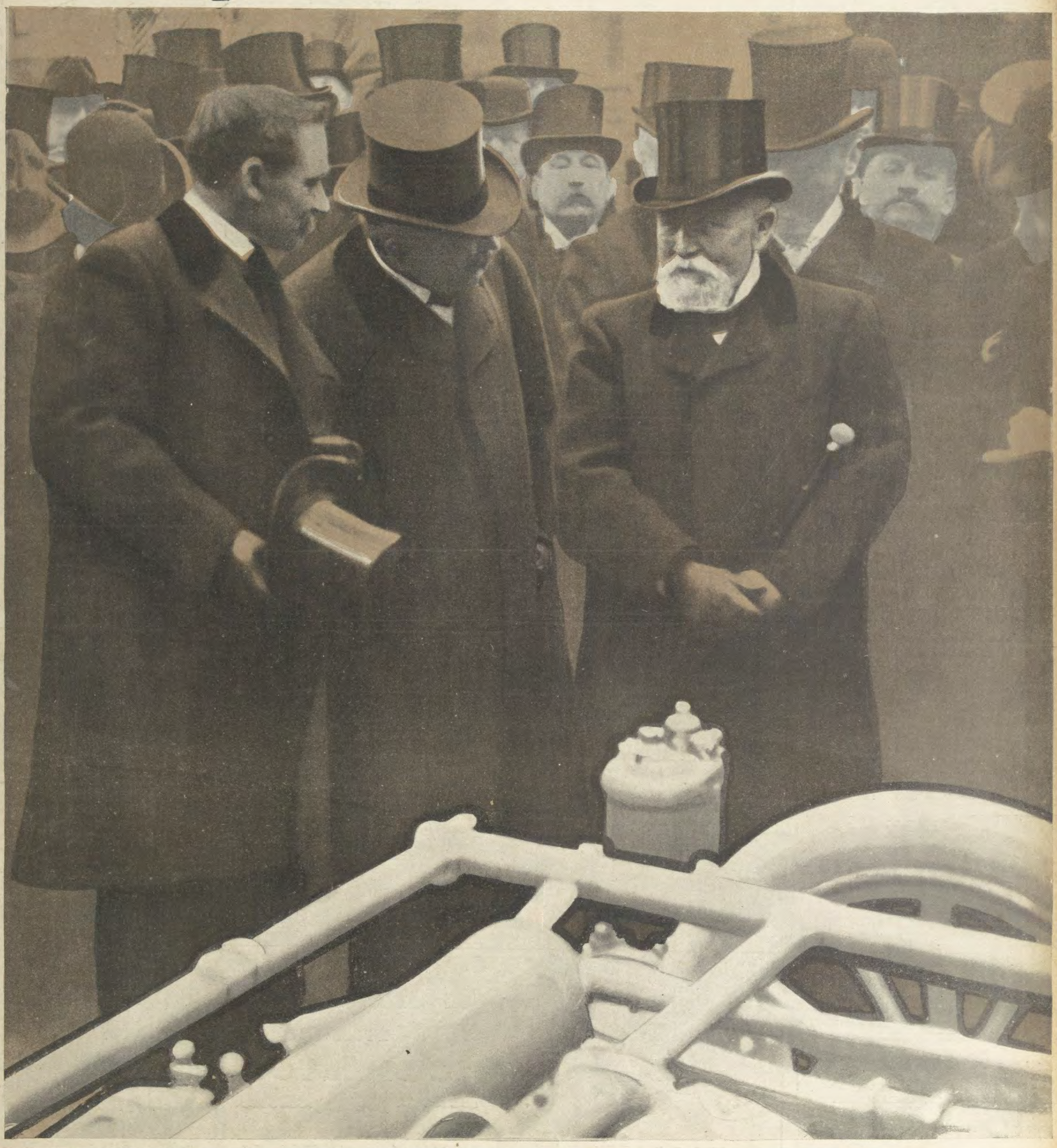
N° 275. — 6e Année
(Tous les Jeudis)

17 Décembre 1903
40 centimes

Ce Numéro contient un Calendrier hors-texte en couleurs de Lucien Métivet

LA VIE AU GRAND AIR



M. Bouton
de la maison de Dion-Bouton

M. Rives
Commissaire général de l'Exposition de l'Automobile et du Cycle

M. Émile Loubet

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

KODAK · KODAK · KODAK

LES **CONCOURS KODAK**

(25.000 fr. de prix)

sont prolongés jusqu'au

30 JUIN

Règlements et conditions envoyés gratuitement

1904

S'ADRESSER CHEZ

EASTMAN KODAK

PARIS
5, Av. de l'Opéra
4, Place Vendôme

LYON
26 et 28 rue de la République

KODAK · KODAK · KODAK

PRIX SANS PRÉCÉDENTS

VOITURES

6 chevaux, Moteur de **DION**
3700 francs —

12 chevaux, Moteur de **DION**
6500 francs —

MOTTE

25, Rue de Courcelles, à LEVALLOIS

MOTOCYCLETTES, CYCLES avec pièces embouties **CLEVELAND**

PRENEZ GARDE, Mada

vous commencez à grossir, et grossir, [et] vieillir. Prenez donc tous les jours [deux] dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre ta[ille] restera ou redeviendra svelte. *— Le flac[on de] 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATO[IRE]** **1, Rue de Châteaudun, Paris,** contre mandat-poste de [...] **TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERT[AIN]** — Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***

La **Maison EYQUEM,**
191, Boulevard Péreire,
PARIS
pourra vous livrer à partir de 25 fr. des appareils reproduisant à mille exem[plaires] l'écriture de votre machine à écrire ou à trois mille exemplaires, votre écriture manuscrite.

Fabrique de Papiers cirés

APPAREILS EXTRA-RAPIDE

Pour imprimer sans préparati[on] et en noir
les Circulaires, Convocations, [...]

TÉLÉPH : 508-7[...]

SAVON DENTIFRICE VIGIER Le Meilleur Dentifrice Antiseptique Pour l'ENTRETIEN des DENTS, GENCIVES, MUQUEUSES, et ÉVITER les ACCIDENTS de la BOUCHE. — BOITE POR ELAINE, 3 Fr. SAVONS HYGIENIQUES et MÉDICAMENTEUX à tous médicaments : S au beurre de Cacao ; S. Goudron ; S. Naphtal soufré ; S. à Ichtyol ; S. Boraté, etc. — PHARMACIE CHARLARD-VIGIER, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

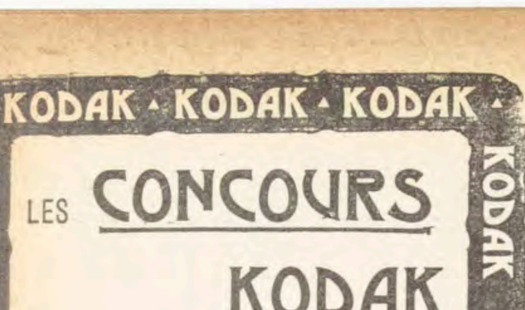
ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guéris par les **Cigarettes** ou la Poudre **ESPIC**

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES HYDROCÈLES, CAVALIERS, BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

AUTOMOBILES
GILLET-FOREST
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée PARIS

Orléans — Loiret

R. MÈRE DE CHANTILLY



Médailles d'Or aux Expositions

ONGUENT ROUGE MÉRÉ

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU
Guérison rapide et sûre des *Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Courbes, Suros, Eparvins.*
Effet gradué à volonté.—Pas de traces.
LA BOITE, AVEC BROCHURE, FRANCO : 3 FR. 50

LE PHYSIC BALL MÉRÉ

Est le meilleur purgatif pour tous genres de Chevaux

EMBROCATION MÉRÉ

Dite ***Trésor du Sportsman.***
Liniment revulsif sans rival pour fortifier les jambes des chevaux
La bouteille : 5 fr. — Franco gare, 5 fr. 60.

CAPSULES PERRONCITO ŒSTRES et VERS DU CHEVAL } 3 fr. la Boîte

---

LES AUTOMOBILES MERCÉDÈS

Détentrices de la Coupe
GORDON-BENNETT
vont faire sensation au prochain SALON DE L'AUTOMOBILE et seront les plus demandées sur le marché automobile en 1904.

20-24 CHEVAUX ◆ 28-32 CHEVAUX ◆ 40 CHEVAUX ◆ 60 CHEVAUX

TRÈS IMPORTANT. — Les commandes pour 1904 étant près d'atteindre le chiffre de production, prière de s'inscrire sans retard.

Renseignements à demander à M. C.-L. CHARLEY
71, Avenue des Champs-Élysées, PARIS
CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF POUR LA FRANCE
Télégraphe : AMCHARLEY — Téléphone : 549-77

NOUVEAUTÉS :
Long châssis
Suspension extra-souple
Silence absolu
C'est l'idéal pour le tourisme.

Société Anonyme des Automobile

MOTOBLOC

Châssis 1903
10 Chevaux — 2 Cylindres
6000 francs

Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages en tou[jours]

102, Rue des Vivants, 102
BORDEAUX-LA BASTIDE

MOTO-NAPHTA

ESSENCE SPÉCIALE
POUR AUTOMOBILES
en Bidons de 5 et 10 litres
DANS TOUTE LA FRANCE

SANTAL MIDY

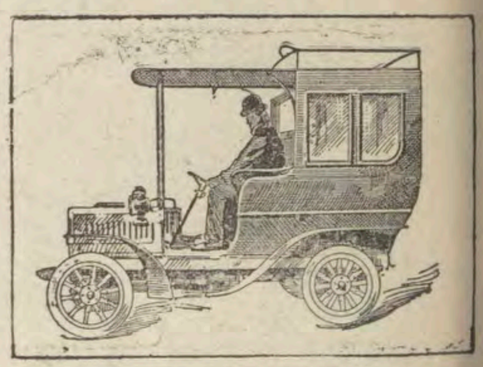
Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris

PROTECTEUR
Applicable sur TOUS PNEUS
NEUFS & USAGÉS
Évite
DÉRAPAGE, CREVAISONS
ÉCHAUFFEMENT, POUSSIÈRE

CHAMEROY

AU VESINET (S.-et-O.)

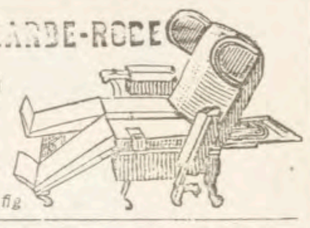
AUTOMOBILES
TONY HUBER



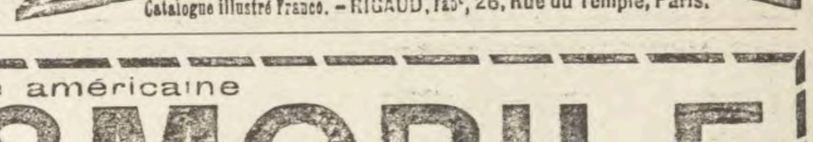
OMNIBUS
Châssis 6, 8, 11, 14 et 20 chevaux. Transmission [par] cardan ou à chaînes. Prise directe en grande vitesse

USINES :
56, r. du Vieux-Pont-de-Sèvres, BILLANCOURT

AUTOMOTEUR avec CARDE-ROBE
Bouchon se retirant sous le siège
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR DES HÔPITAUX
PARIS, 10, Rue Hautefeuille.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Fco Catalogue contenant 423 fig.



CARABINES à AIR COMPRIMÉ
Tirant à balles à plombs, et à flèches, pour Jardin et Tir de Salon — GARANTIES SANS DANGER
Prix : 24 fr., 13 fr., 12 fr., 8'50 *Franco.*



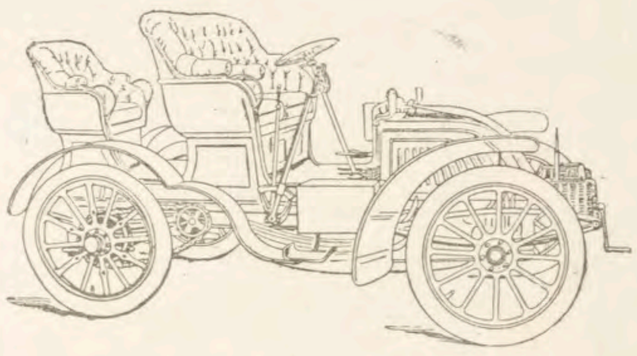
Catalogue illustré Franco. — RIGAUD, Fabt, 26, Rue du Temple, Paris.

La petite voiture américaine
OLDSMOBILE

SERA LE SUCCÈS DU SALON D'AUTOMOBILES 1903
S'adresser : OLDS MOTOR WORKS. 6. Rue Béranger

L'Appareil PHOTO JOUGLA
45, Rue de Rivoli

SINNOX
se charge en **PLEIN JOUR**
avec la Boîte de Plaques elle-même.



SPIDER ROI DES BELGES

A. VEDRINE & Cie

Carrossiers
COURBEVOIE
(Seine)

Téléphone : 562-62

PNEU CONTINENTAL
GAGNANT LA COUPE
GORDON-BENNETT
18, RUE BRUNEL, PARIS

Ernest LOSTE — *37 RUE BRUNEL* — (Téléph. 557-43) —
Livre des Voitures CLÉMENT
2 et 4 CYLINDRES

NOUILLES & MACARONIS
FRAIS AUX ŒUFS
BISCUITS
SCAPINI
MAISON PRINCIPALE
38, Bd de Strasbourg — PARIS

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . 16 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.

17 Décembre 1903. — N° 275

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr
ENCARTAGE . . . . . 500 fr

LE CHALLENGE PÉDESTRE DES COUREURS CYCLISTES PROFESSIONNELS. — L'ARRIVÉE DU COUREUR MULLER.

Devant le succès remporté l'an dernier par le Cross cyclo-pédestre, réservé aux coureurs cyclistes professionnels et organisé par Bourotte, le coureur bien connu, ce dernier avait réuni dimanche dernier, à Buffalo, dans une réunion exclusivement pédestre, ses camarades de la piste. Les épreuves obtinrent un très grand et très mérité succès, et plusieurs de nos spécialistes de la pédale se révélèrent excellents pédestrians. Notre photographie représente, à l'arrivée, le coureur Muller que son chien fidèle salue de ses aboiements.

(Voir l'article, page 945.)

ENTRE NOUS

Notre Numéro du Salon

C'est aujourd'hui que sera mis en vente au prix de 10 CENTIMES le

NUMÉRO EXCEPTIONNEL

que nous consacrons à la revue des nouveautés exposées au 6e SALON DE L'AUTOMOBILE ET DU CYCLE.

Ce

Numéro spécial hors série

qui vient en supplément du numéro de ce jour contient

40 pages de gravures

et constitue un véritable album du SALON DE L'AUTOMOBILE. — Il sera adressé à tous nos Abonnés.

Aux Photographes

Amateurs et Professionnels

Nous rappelons aux innombrables photographes qui lisent la Vie au Grand Air *que nous recevons avec reconnaissance toutes les photographies qui nous sont adressées sur des sujets sportifs.*

Nous ne pouvons naturellement nous engager à publier tout ce qui nous est adressé, mais nous répondons avec la plus grande ponctualité aux envois qui nous sont faits.

CONDITIONS DE PAIEMENT

A moins de conventions spéciales, les documents sont payés après insertion et sur le prix de 20 francs la page. C'est-à-dire que, sans nous inquiéter du format de la photographie envoyée par le lecteur, nous lui paierons **20 francs** *si nous avons fait une page avec sa photo,* **10 francs** *si nous ne l'avons utilisée que pour une demi-page et* **5 francs** *pour un quart de page; le prix de 5 francs sera le prix minimum, sauf pour les photographies insérées dans la rubrique « Autour des Sports », qui ne seront payées que 2 fr. 50.*

Les photographes sont priés de nous envoyer de préférence les clichés en les accompagnant de légendes très explicatives

Naturellement, les 13 × 18 sont préférables aux 9 × 12, mais de bons 9 × 12 et même d'excellents 6 1/2 × 9 seront les bienvenus.

Les documents utilisés seuls sont payés, et la direction du journal ne peut, on le comprendra, s'engager à utiliser toutes les communications qui lui sont faites.

CONDITIONS D'ENVOI

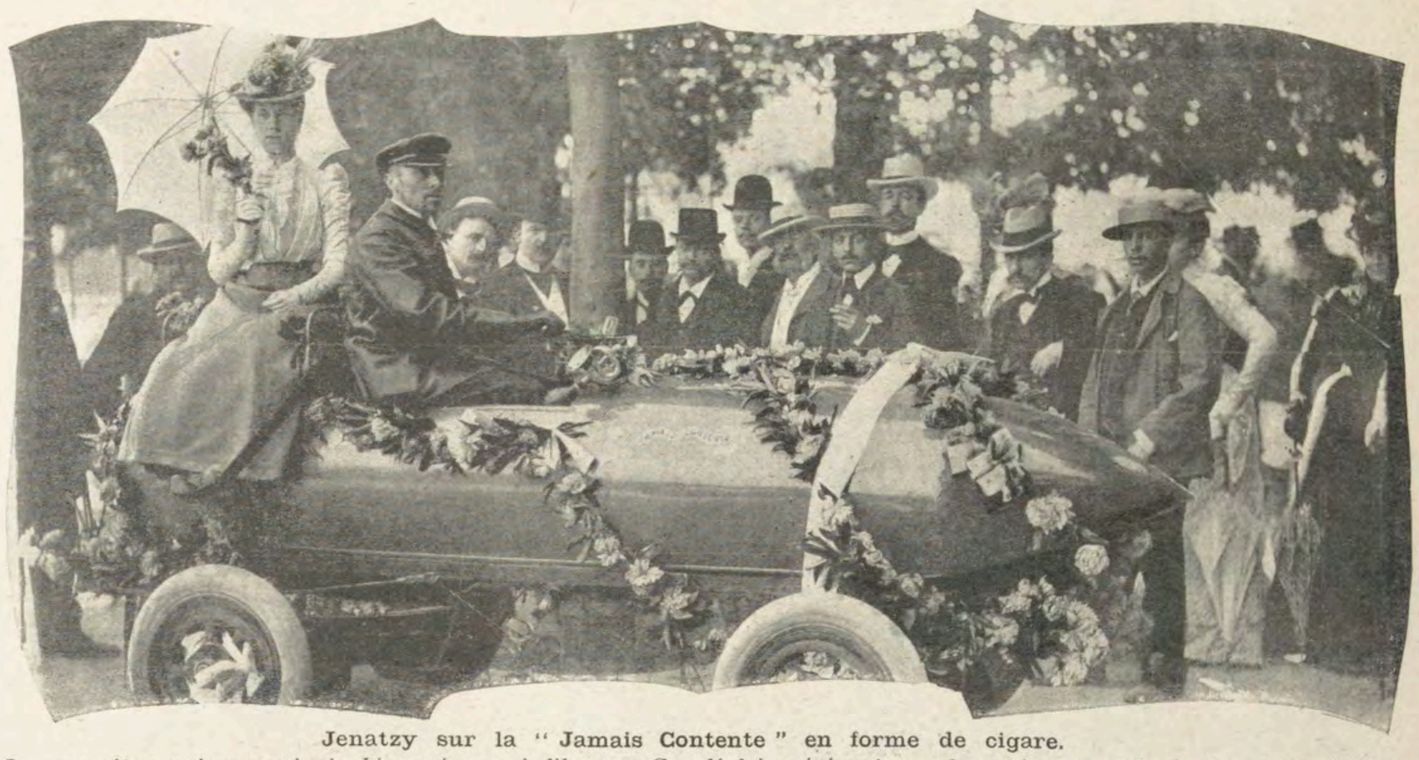
Tout document ayant un caractère d'actualité doit être expédié dans les plus brefs délais, c'est-à-dire le jour même, ou, au plus tard, le lendemain du fait auquel il se rapporte. Quand les manifestations sportives ont lieu le dimanche, il est absolument nécessaire que nous ayons les épreuves ou les clichés le dimanche soir — la rédaction de la Vie au Grand Air *passe toute la nuit du dimanche au lundi à travailler — ou en tout cas le lundi matin avant onze heures au plus tard.*

Le dernier délai est donc le lundi, onze heures, pour les photographies devant passer dans le numéro du jeudi suivant

NOTRE CALENDRIER

Ainsi que nous l'avons annoncé, nos lecteurs trouveront, encarté dans le présent numéro, le calendrier de la *Vie au Grand Air* pour 1904, exécuté par M. Lucien Métivet, le dessinateur bien connu. Réclamer ce calendrier dans tous les kiosques.

LES ÉDITEURS.



Jenatzy sur la " Jamais Contente " en forme de cigare.

La première voiture qui ait dépassé 100 à l'heure. Ce cliché a été pris quelques jours après le record du kilomètre, à une fête des fleurs aux Tuileries.

Les Etapes de l'Automobile *(Suite)*

II — 1899 (1)

Dans un premier article, nous avons fait l'histoire de l'Automobile par les voitures de course, pour la période qui s'étend entre 1895 et 1898.

Nous arrivons maintenant à l'année principale et typique de l'automobile, à celle où la voiture trouve réellement ses éléments les plus importants et où elle se divise pour affecter les deux formes que nous lui avons vues depuis, celle de la voiture proprement dite lourde, confortable, spacieuse, de force de plus en plus grande et de plus en plus grande vitesse, et celle du véhicule bon marché, issu du motocycle et qui devient la voiturette d'abord et ensuite la voiture légère.

✣ ✣ ✣

C'est en 1899 que s'est donc formée l'ossature du véhicule automobile, et cette année est certainement de beaucoup la plus importante.

Nous avons rattaché à 1898 la 20-chevaux de Lemaître, bien qu'elle ait couru au début de 1899 et qu'elle ait triomphé aux courses de Nice et de Pau, au printemps de cette même année.

Marcellin sur le premier tricycle avec moteur de deux cylindres Buchet.

Mais c'était déjà pour 1898 l'instrument du passé, et rien en elle n'a subsisté que ce que nous indiquions, l'orientation définitive des grosses voitures vers les grandes forces auxquelles on arrivait auparavant avec quelque timidité.

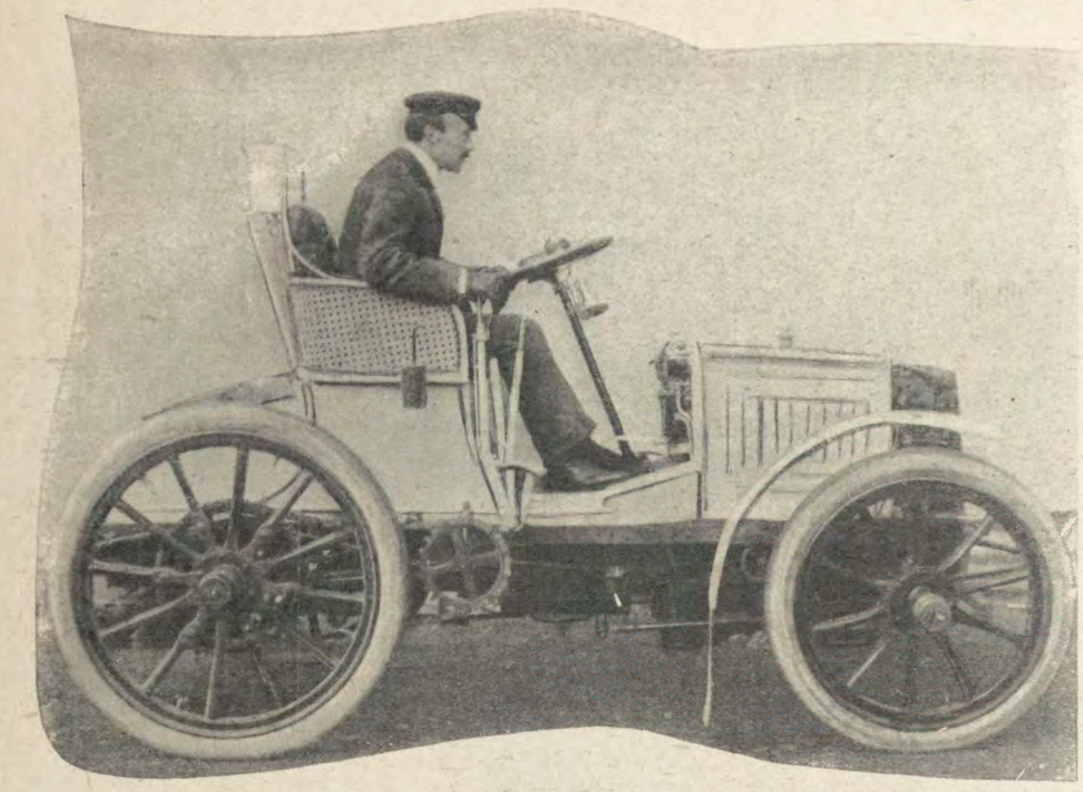
La première course de l'année, le Paris-Bordeaux de 1899, voit triompher les 12-chevaux Panhard et Levassor dont la meilleure est conduite par Charron. Le véhicule à 4 cylindres équilibrés à l'avant, la direction à volant irréversible, les 4 vitesses classiques avec la commande des leviers par crans successifs placés à la file. Il y a des pneumatiques de 90 millimètres et c'est bien certainement un véhicule déjà près des nôtres. Le radiateur est placé à l'avant du moteur.

La voiture qui paraît longue et basse est, en réalité, haute et courte pour nous.

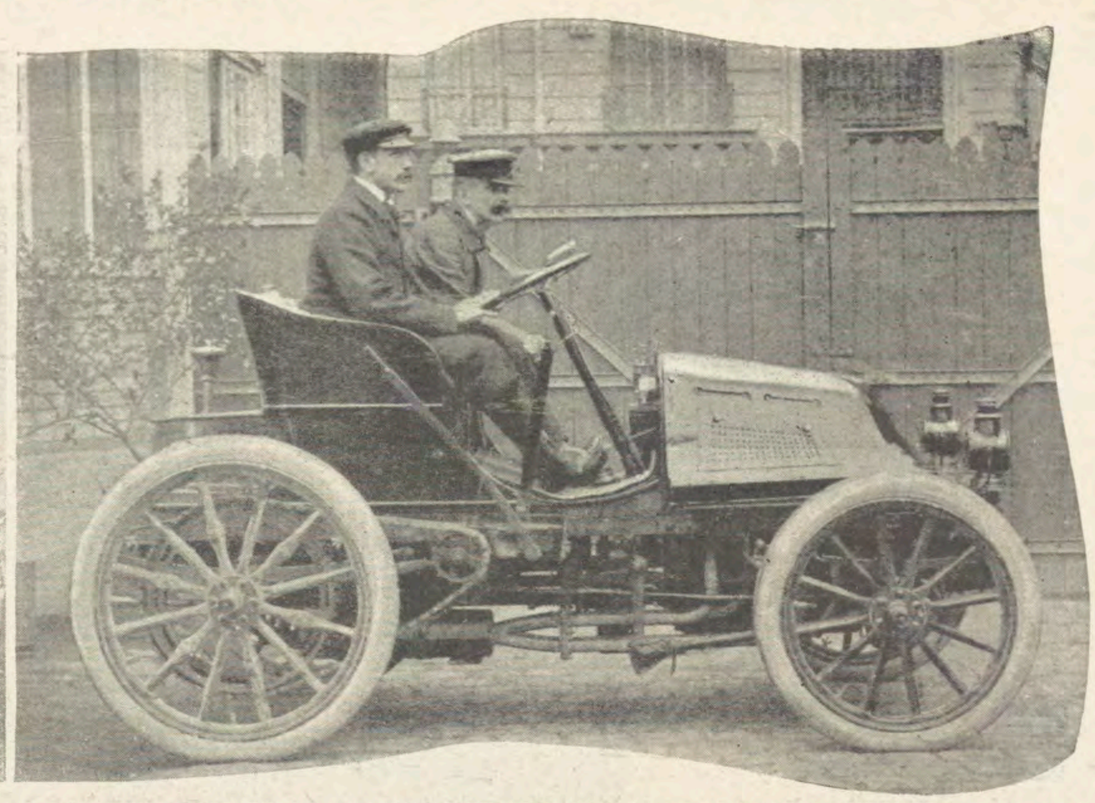
Elle conserve encore le vieil allumage par brûleur, mais déjà les vitesses obtenues sont telles qu'il faut arriver à le protéger par les

René de Knyff, sur la 16-chevaux Panhard, gagnant du tour de France, qui fut vendue 70.000 francs.

(1) Voir le n° 274



Charron, sur la 12-chevaux Panhard, reine de 1899, qui dévorait les côtes à 30 à l'heure.



Antony, sur la 16-chevaux Mors allumage électrique, victorieuse en fin de saison.

combinaisons les plus variées de bonnets à trous, laissant passer l'air sans laisser passer le vent. Dans cette course débutent les premières 16-chevaux à 4 cylindres équilibrés de Mors que nous retrouverons dans le Tour de France avec Levegh, et avec ce même Levegh vont triompher en fin de saison, dans Paris-Trouville, où il doit cependant céder la place à Antony, qui gagne également Paris-Saint-Malo, mais enlève lui-même Paris-Ostende et Bordeaux-Biarritz.

La voiture de la saison semble bien être ce type, mais il n'est pas encore au point, et les engrenages faits de métaux différents ne peuvent résister aux forces nouvelles.

Aussi la grande voiture victorieuse du milieu de la saison est la 16-chevaux Panhard et Levassor de René de Knyff, qui gagne sans lutte le Tour de France devant les 12-chevaux de même marque.

C'est un véhicule du même type, mais plus fort et plus rapide, qui cependant ne résoudra aucun problème nouveau, puisque sa seule innovation, le changement de vitesse à verroux, sera bientôt abandonnée.

Ce qui complète le type de la voiture, cette année-là, c'est le succès des 16-chevaux Mors qui, pour la première fois, font triompher sur une grosse voiture l'allumage électrique, comme en 1901 elles vont faire triompher l'allumage par magnéto.

A noter également l'introduction du premier et bien informe régulateur placé sur le volant, et dans la main du conducteur, ce n'est que le bouton commandant l'allumage avec lequel on peut à son gré couper ou remettre l'allumage, et qui n'en est pas moins déjà d'un secours précieux pour prendre en vitesse les virages, s'arrêter ou ralentir brusquement, et que compléteront et remplaceront bientôt la commande des gaz et le réglage de l'allumage. Les autres points sont identiques, direction irréversible, radiateur à l'avant, c'est le monstre de la fin de 1899.

Teste, gagnant du tour de France sur motocycle de Dion-Bouton, 2-chevaux 3/4. C'est ce moteur qui fut le premier moteur de voiturette des Renault.

Cette année-là a vu encore apparaître les premières voiturettes qui méritent ce nom, car la Bollée dérive encore du motocyle.

Si les Decauville ont débuté en 1898 dans Paris-Amsterdam, c'est en 1899 qu'elles atteignent leur premier développement avec leurs deux cylindres et leurs quatre cylindres à ailettes qui gagnent avec Gabriel, le futur vainqueur de Paris-Bordeaux et avec Théry, le Tour de France, la grande épreuve de la saison.

Mais la fin de l'année voit apparaître un petit engin nouveau, rapide et léger, le premier engin qui en course applique la prise directe, ce qui lui permet d'avoir des moteurs peu puissants et par conséquent ayant une plus grande chance de régularité, c'est la Renault, destinée depuis à un tel succès, et qui, conduite par Louis Renault, gagne avec un simple moteur de 2 chevaux 3/4 les deux courses à sensation de l'automne, Paris-Trouville et Paris-Ostende.

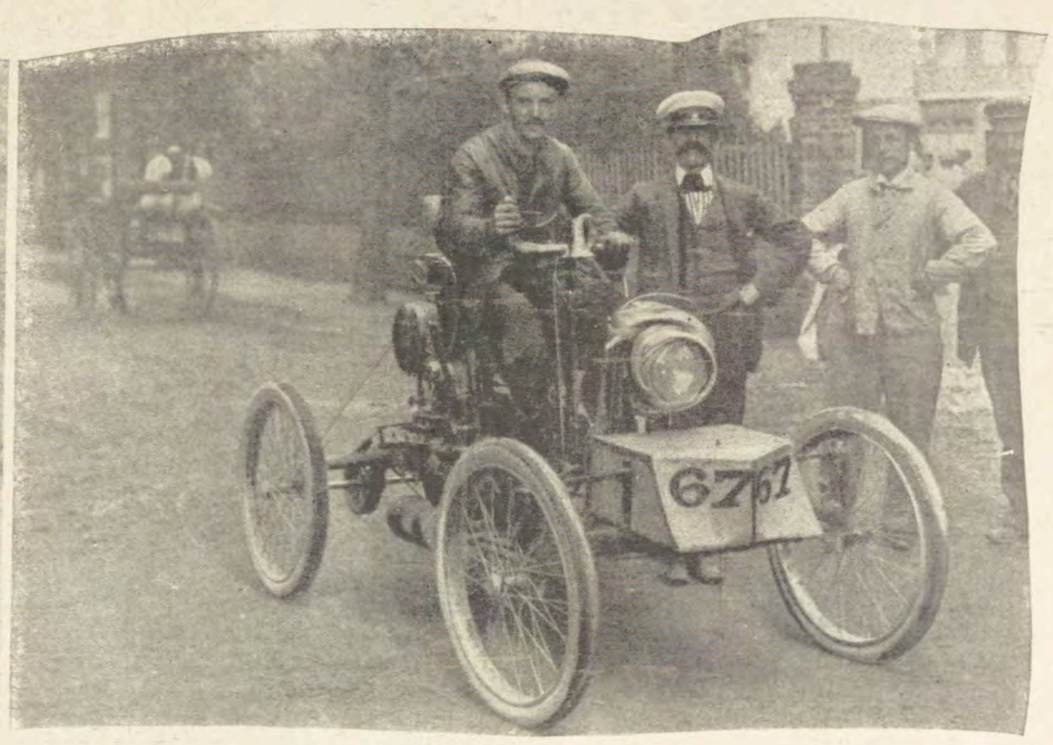
C'est avec cet engin-là que je fis le premier de ces tours d'Europe que nous menâmes à bien avec Corre, faisant 4.000 kilomètres en 28 jours, et traversant trois fois les Alpes avec un moteur à ailettes.

Roulement à billes, direction non encore irréversible, moteur à l'avant, prise directe, châssis-tube, c'est-à-dire châssis-métal, telles sont les caractéristiques des premières voiturettes.

(A suivre.)

GEORGES PRADE.

La première Mercédès de course, si toutefois elle mérite ce nom.



Une voiturette en 1899, 4 cylindres à ailettes, la Decauville de Gabriel, gagnant le tour de France.

Les Courses à Auteuil

C'est par une tiède journée d'automne, agréable pour les sportsmen, mais navrante pour les photographes – le ciel étant resté gris et brumeux — que la saison sportive a fait sa clôture. La Société des Steeple-chases a pu, cette année, donner toutes les réunions inscrites à son programme; il en fut de même en 1899, mais, il y a un an, les dernières réunions durent être annulées pour cause de gelée.

◓ ◓ ◓

Il est un fait à remarquer, la « dernière » d'Auteuil n'a point changé la situation des principaux étalons dont les produits gagnèrent des épreuves au cours de la saison sportive; ni un Chalet, ni un Saint-Damien, ni un Simonian, ni un Gulliver n'ont triomphé dans cette ultime journée. Chalet est resté en tête avec 302.354 francs, mais c'est Saint-Damien qui, avec 292.541 francs, est le vainqueur de la prime offerte par la Société des Steeple-chases, car les victoires de Killarney, à Bade, d'Illuminé, à Lucerne et de Junipérus, à Grœnendal, n'entrent point en ligne de compte pour cette prime réservée à l'étalon dont les produits ont gagné en « France » la plus forte somme en courses à obstacles.

Parmi les 59 concurrents qui ont pris part aux six épreuves du programme de dimanche, aucun crack ne s'est révélé parmi les jeunes; quant aux vieux, ils ont continué à s'entre-battre. On ne peut que signaler la très bonne course de Chochotte, une fille d'Omnium II qui s'affirme de plus en plus comme une excellente jument dans la spécialité; elle a même prouvé qu'elle était meilleure qu'on ne le pensait, puisque, avec son poids de 66 kilos, elle a très nettement gagné le Prix Paul's Cray sur des adversaires plus âgés qu'elle de un, deux et trois ans.

Un steeple de 10.000 fr., le Prix Le-Hon, était réservé aux jeunes chevaux; l'arrivée a causé une surprise: un inconnu, Gerberoy, un fils de Yellow, dont les débuts sur les gros obstacles, le 19 novembre, avaient été satisfaisants mais ne permettaient guère cependant de prévoir qu'il pût avoir si facilement raison d'El Pato Real et d'Ilus II, a gagné avec une grande aisance. Il est vrai que le poulain de M. Thyraud a été admirablement soutenu par le jeune Holt.

Le classique Prix Delatre, qui se dispute sur 5.000 mètres, a été une double victoire pour l'écurie Maurain qui a pris

Le Prix Le-Hon
(Steeple-chase. — 10.000 francs. — 3.100 m.).
Le passage devant les tribunes.

Fitz Omnium (Bates) à M. J. Hennessy. | *Dix-neuf-cent* (A. Flint) au Cte de Cherisey. | *Batelier* (Ch. Barüller) à M. P. Vé on. | *Vespetro* (Gildon au Cte de Bresson. | *El Pato Real* (Chapman) à M. Liénart. Arrivé 2e. | *Gerberoy* (H. Holt) à M. Thyraud, arrivé 1er. | *Alcyon II* (F. Holt) à Mme C. Procureur.

Le vainqueur du Prix de Saint-Georges (Steeple-chase-handicap, gentlemen-riders — 4.500 francs. — 3.500 m.).

L'Aiglon II, *par Upas ou Zingaro et Rosa May. Propriétaire, M. Blacque-Belair, capitaine-écuyer à Saumur; entraineur, Lucien Robert; monté par le lieutenant de la Brosse (cette victoire porte à 10 le nombre des victoires en obstacles du lieutenant de la Brosse).*

La rentrée des concurrents du Prix Le-Hon (Steeple-chase. — 10.000 francs. — 3.100 m.).

En tête le vainqueur, Gerberoy, par Yellow et Simiane. Propriétaire, M. A. Thyraud; entraineur, Lawrence; jockey, H. Holt (cette victoire porte à 34 le nombre des victoires du jeune jockey Holt).

La lutte vingt mètres avant l'arrivée du Prix Le-Hon. (Steeple-chase. — 10.000 francs. — 3.100 mètres).
Gerberoy à M. Thyraud. arrivé 1er. — *El Pato Real* à M. Ch. Liénart, arrivé 2e.

Le Prix de Saint-Georges. (Steeple-chase-handicap, gentlemen-riders).
Le saut de la rivière des tribunes.

La Briante (M Barbier) à M. M. Delamarre. | *Alcazar* (M Roux-Nauton) à M. J. Duboy. | *Jonzac* (M. Lemoine) à M. Grangeneuve. | *L'Aiglon II* (M de la Brosse) à M Blacque-Belair. Arrivé 1er | *Barbouchi* (Cte de Lastic-St-Jal) au Cte de Buisseret. | *Fumiste II* (E. Balsan) à M. Balsan.

les deux premières places avec Kahouane et le vieux Mélibée; et si ce dernier n'était pas réservé pour la campagne niçoise, il eût pu facilement devancer sa compagne d'écurie. Les performances récentes de la fille de Little Duck et du fils de Manoel n'indiquaient pas très nettement les deux représentants de la casaque jaune et blanche, et avaient fait oublier que Mélibée était un vainqueur du Grand Steeple et Kahouane, une jument que l'on avait considérée comme une des meilleures de la spécialité.

L'épreuve réservée aux gentlemen a été une des mieux menées de celles disputées cette année; l'armée a triomphé quadruplement; les deux premiers appartiennent en effet à deux officiers et étaient montés par deux lieutenants, l'un de la légère, l'autre de la grosse cavalerie. Le vainqueur, l'Aiglon II, au capitaine-écuyer de Saumur, M. Blacque-Belair, a été certainement mieux monté par M. de la Brosse que par les jockeys qui, précédemment, essayèrent de le conduire au poteau; cet habituel dérobard n'a pas bronché. C'est très correctement, qu'il a sauté tous les gros obstacles du parcours, et sur le plat, il a pu très nettement prendre l'avantage sur Memnon, à M. Champion et que montait le lieutenant de cuirassiers de Montaigu.

Et maintenant, à l'année prochaine: comme d'habitude, la saison s'ouvrira par les meetings de Marseille, de Nice et de Pau.

FRANC PICARD.

Hart.
Après la chute.

W. Botten.
Rentrée au pesage de Hart qui montait Boer II à M. Botten, tombé au talus à revers dans le Prix Le-Hon.

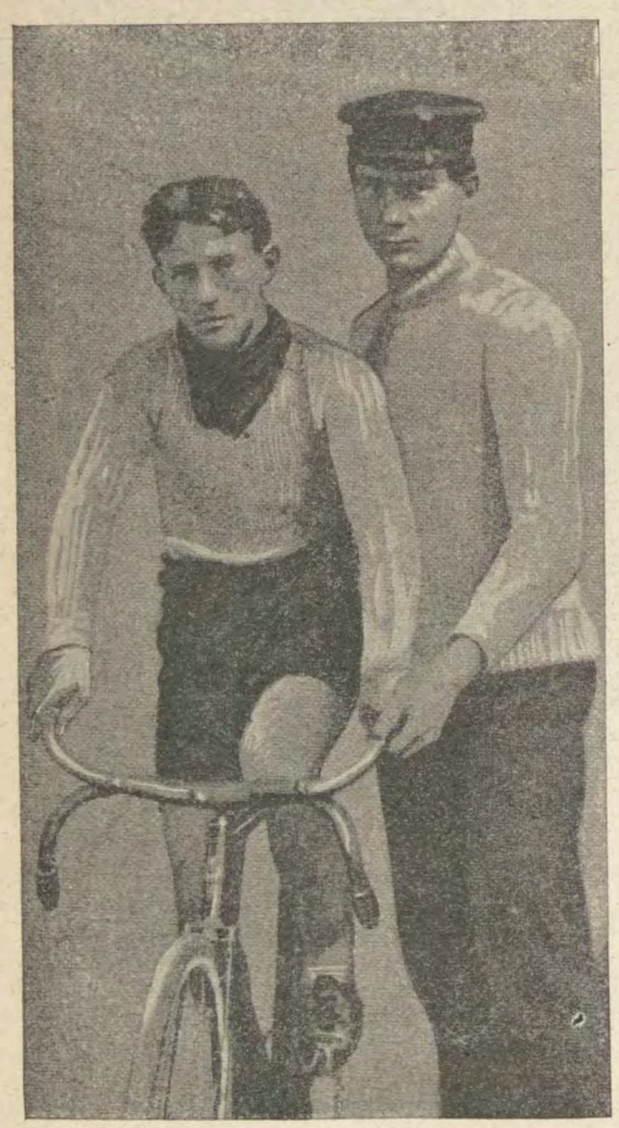
La Course de Six jours de Madison-Square

POUR la onzième fois, la grande course annuelle de Six jours vient de dérouler ses péripéties sur la piste de Madison-Square, à New-York, et s'est terminée samedi soir.

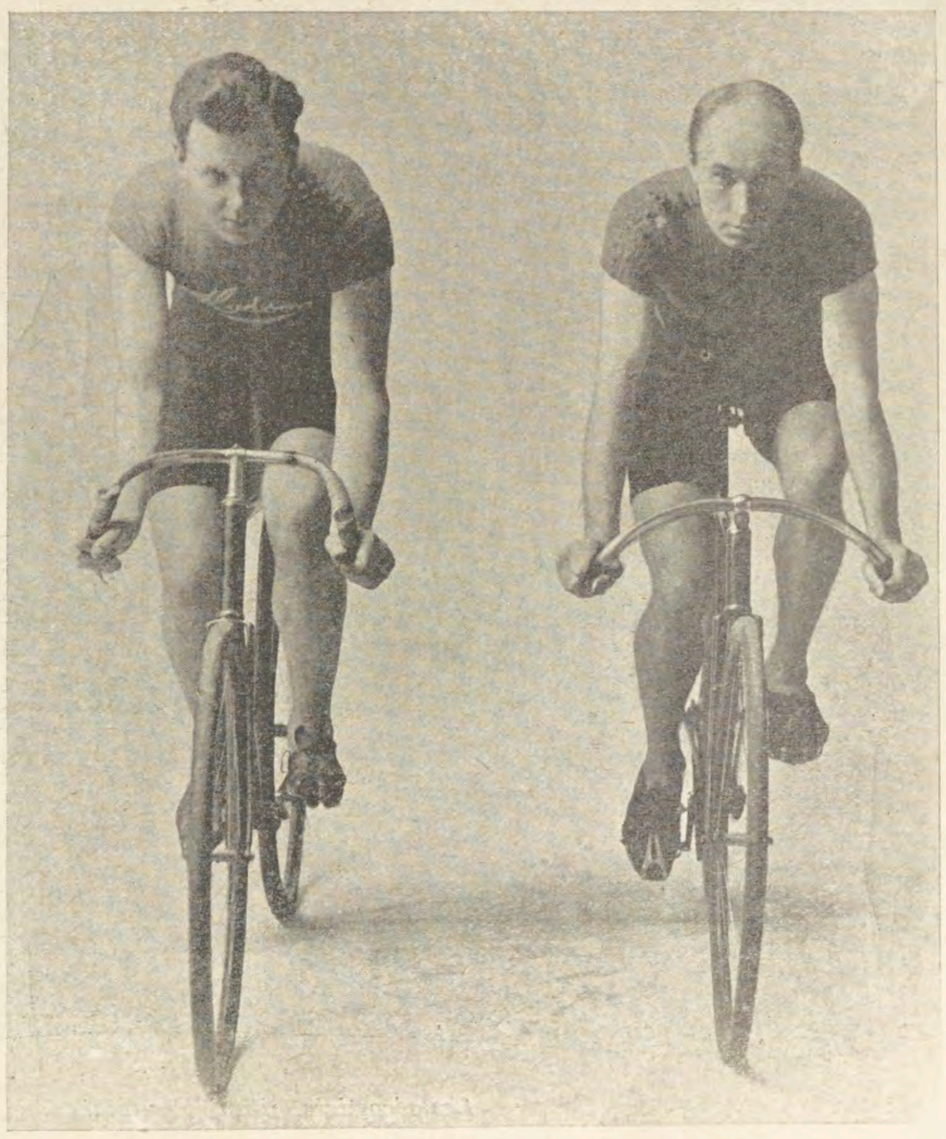
Walthour, le vainqueur de 1901, a remporté sa seconde victoire, et il l'a fait dans le même style qu'il y a deux ans, lâchant à la fin tous ses adversaires, avec une indiscutable supériorité, et prouvant sans conteste qu'il était bien le meilleur du lot. Le second est Leander, qui remporta la course l'année dernière, et qui fut énergiquement secondé par son équipier Nat Butler.

Pour la première fois, une équipe européenne a pu figurer dans le groupe de tête jusqu'à la lutte finale et cet honneur est échu à Contenet — Petit-Breton. Sans un accident survenu au dernier tour de piste et qui occasionna la chute de Contenet et de trois autres coureurs, notre champion de France de fond fût peut-être arrivé deuxième. Voilà qui est de nature à encourager nos compatriotes, et il faut espérer qu'ils finiront par remporter le fameux trophée.

E. M.



Walthour
Vainqueur de la Course de Six jours. A assuré la victoire de son équipe, en s'adjugeant la première place à l'arrivée, par vingt longueurs.



Leander — Nat Butler
L'équipe Leander-Nat Butler
qui s'est classée deuxième dans la Course de Six jours. Leander, le vainqueur de l'an dernier, est arrivé second derrière Walthour.

Le comte H. de la Vaulx et l'Aérostation militaire anglaise

Au cours d'un récent voyage qu'il a fait à Londres, le comte Henri de la Vaulx, vice-président de l'Aéro-Club de France, a été reçu par les membres de l'Aéro-Club d'Angleterre. Grâce à une autorisation spéciale du Ministre de la Guerre, il a visité le parc d'aérostation militaire d'Aldershot, sous la conduite du colonel Templer, directeur du service aérostatique anglais. Le comte H. de la Vaulx assista aux manœuvres des aérostiers qui procédèrent à trois ascensions captives, avec un aérostat de 320 mètres cubes. Il prit part à la première avec M. et Mlle Butler. Nous publions ci-dessous deux photographies prises au départ et après l'atterrissage de l'aérostat, au parc aérostatique militaire d'Aldershot.

L'ascension du comte H. de la Vaulx au parc d'aérostation militaire d'Aldershot.
Dans la nacelle, le comte Henri de la Vaulx, M. et Mlle Butler. — Les aérostiers militaires anglais retiennent l'aérostat avant le départ.

Après l'atterrissage.
Les aérostiers militaires anglais dégonflent le ballon et le chargent sur un chariot du Génie.

Le 6ème Salon de l'Automobile et du Cycle

Vue générale de la nef centrale du Grand Palais pendant le Salon de l'Automobile.

On se rendra compte du prodigieux fouillis et de la vie intense de la Cité de la Locomotion.

Dans un numéro spécial, mis en vente aujourd'hui, nous présentons aux lecteurs les nouveautés les plus intéressantes déposées au Salon de l'Automobile et du Cycle. Nous publions ci-dessous quelques instantanés des côtés les plus curieux et les plus pittoresques.

◓ ◓ ◓

Voici venu ce classique Salon de l'Automobile, aujourd'hui aussi parisien que son frère aîné le Salon, pour le désigner sans épithète et dont le vernissage est également aujourd'hui l'un des événements mondains de la saison.

Tous deux sont d'ailleurs fort bien placés, l'un avant qu'on ne parte, et l'autre quand tout le monde est revenu, et par une toute naturelle évolution, nous glissons, comme l'humanité de la période purement artistique à la période mécanique.

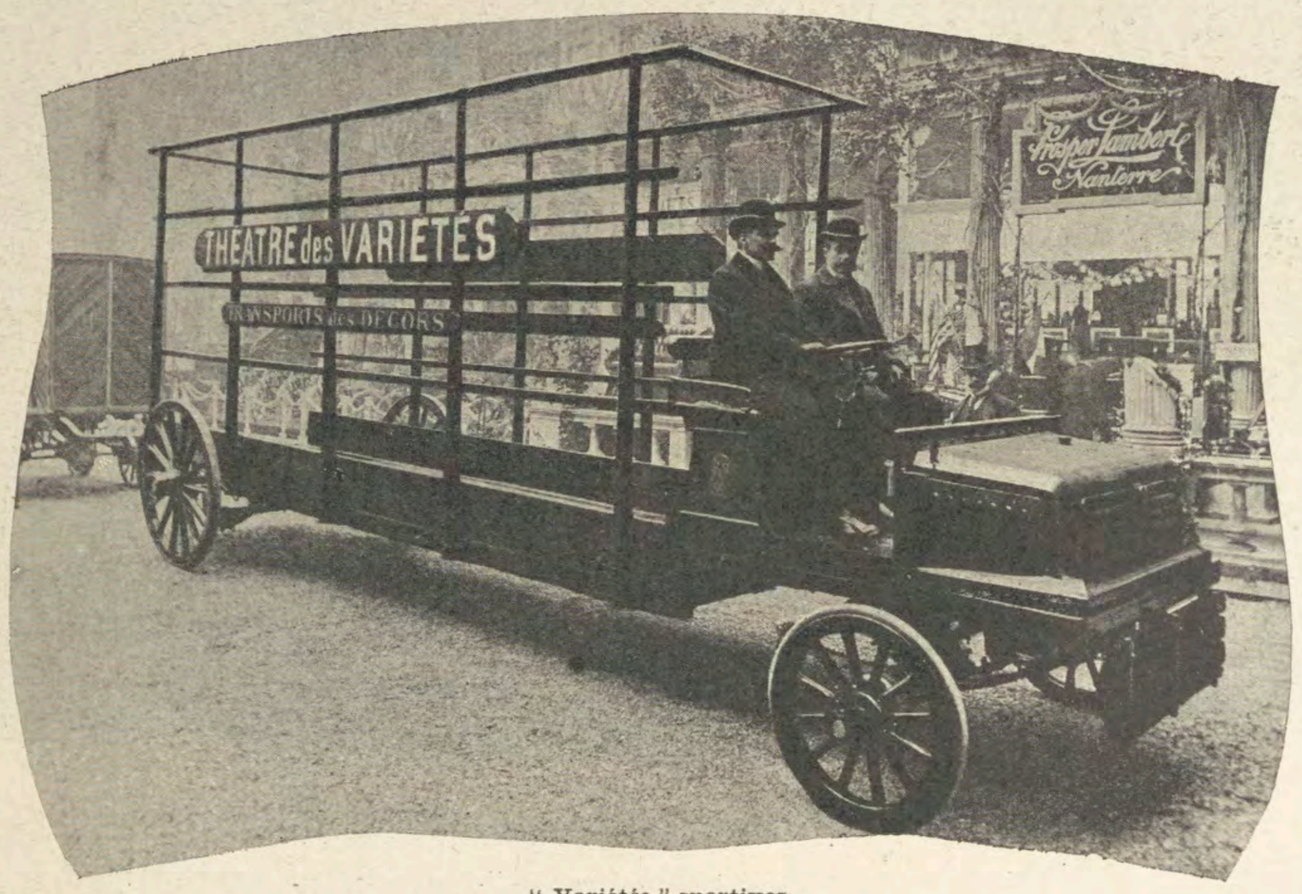
Ce n'est point, rassurez-vous, que je rêve jamais un univers mécanique comme celui de Dupont et Durand, univers bien faiblot, du reste, et dont avait tort de se moquer cet enfant gâté de Musset, mais il est certain qu'il y a eu dans l'esprit de l'humanité, dans ses occupations et même dans ses caprices, ce qui est le plus clair indice de ses goûts, un singulier et bien net changement.

Je ne crois pas qu'un homme bien élevé se fût jadis cru autorisé à parler, dans un salon, de mécanique d'une façon suivie. Il fallait laisser cela aux pédants et aux géomètres. La mécanique, c'était l'ouvrier vêtu d'une cotte et d'un bourgeron, agréables variations de noir passé sur du bleu déteint, c'était une vision de mains huileuses et douteuses qui n'était supportable qu'en art, par le contraste, dans les tableaux de Raffaeli, et dans les romans populaires de M. Zola.

Aujourd'hui au contraire, il devient, grâce à l'automobile, aussi chic de parler mécanique et chevaux-vapeur, cylindre et compression, que de parler cheval, pédigree, race et tenue, si bien que les femmes elles-mêmes, dernières et suprêmes dispensatrices du succès, en sont arrivées à soutenir de longues conversations sur la supériorité de telle ou telle marque, de tel ou tel système de moteur.

C'est tout ce monde qui a envahi le Palais de l'Automobile, on ne peut donner un autre nom à ce salon gigantesque, véritable encyclopédie de la mécanique, et c'est sa fête que cette fête du travail, à laquelle, il y a vingt ans, personne n'aurait osé songer.

Il faut avoir vu tous les jours cette poussée impérieuse et presque brutale de la foule, foule faite de tous les mondes, pour comprendre sur quelles bases profondes ce besoin



" Variétés " sportives.

Jules Brasseur, le plus Parisien des Secrétaires de théâtre, conduisant au Salon son camion qui va mener les décors des Variétés sur la route du succès.

M. de Rollepot. | | | | | M. Codoni. | | M. Schmall. | M. Dumontpallier. | M. Bocandé. | | |
C^te Sierstorpff, G^l Dessirier, g^rde M. Louny, chef M. Loubet. G^l Dubois. M. Murat off. de paix. M. Quinones de Léon. M. Brazier. M. René de Knyff. M. le Marquis de Dion. C^t Rena
délégué de l'A. C. d'All. | | Paris. | de la pol^e mun^le. | | | | | |
C^el Renard. M. H. Farman. C^te de la Valette. M. Mougeot, Min^e de l'Agr. M. Huillier. M. Cormier. M. Trouillot, M^e du C^ce. B^on de Zuylen, P^t de l'A.-C.-F. M. Gobron.

LA GRANDE NEF DU SALON DE L'AUTOMOBILE

La 6^e Exposition Internationale de l'Automobile et du Cycle a été inaugurée la semaine dernière par le Président de la République et les Ministres du Commerce, Finances et de l'Agriculture. Ils ont été reçus par MM. Rives, commissaire général du Salon, le baron de Zuylen, président de l'Automobile-Club de France, le marquis de D Darracq et Hammond, présidents des trois Chambres syndicales, qu'entouraient toutes les notabilités des deux industries de l'Automobile et du Cycle. Nous reproduisons ci-dessus

M. Vauzelle. | M. Martin du Gard. |
Bon de Turckeim. | M. Gabriel. | M. Henri Journu. | M. Charron. | M. Thery. | M. Archdeacon | M. Védrine. | M. Joseph Journu. | M. Charley. | M. Santos-Dumont. | M. Tampier, chef officier de l'A.-C.-F. |
Roland Bonaparte. | M. Dumont. | M. Henry Fournier. | M. Georges Prade. | M. B. de St-Chaffray. | M. Bouton. | M. Forestier. | M. Darracq. | M. François Peyrey. | Le Prince d'Arenberg

DU CYCLE, LE JOUR DE LA VISITE PRÉSIDENTIELLE

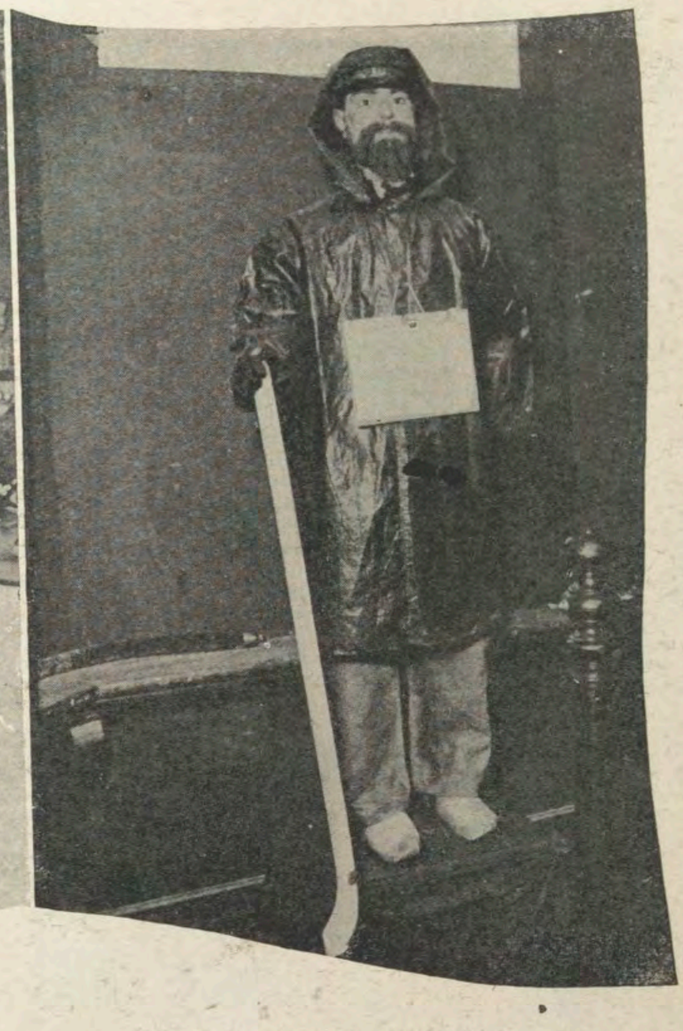
photographie d'un coin de la nef principale du Grand Palais, au cours de la visite présidentielle. Nous avons ainsi, la bonne fortune de pouvoir faire revivre à nos lecteurs cette journée d'inauguration, en leur mettant sous les yeux, ce superbe tableau représentant le cortège officiel défilant au milieu des personnalités les plus connues de l'industrie et du sport automobile. Ceux d'entre eux qui n'ont pu y assister se feront une idée de l'animation que présente, le jour du vernissage, la grande exposition annuelle.

Une des mille industries que le Salon abrite. La machine à estamper.

Votre nom se grave automatiquement.

La nouvelle pompe à vapeur de la Ville de Paris.

Fait plus de 30 à l'heure et n'attrapera jamais de contravention.



Le bon cantonnier du T.-C. F.

N'a pas besoin de la Caisse de secours. — Il est en bois.

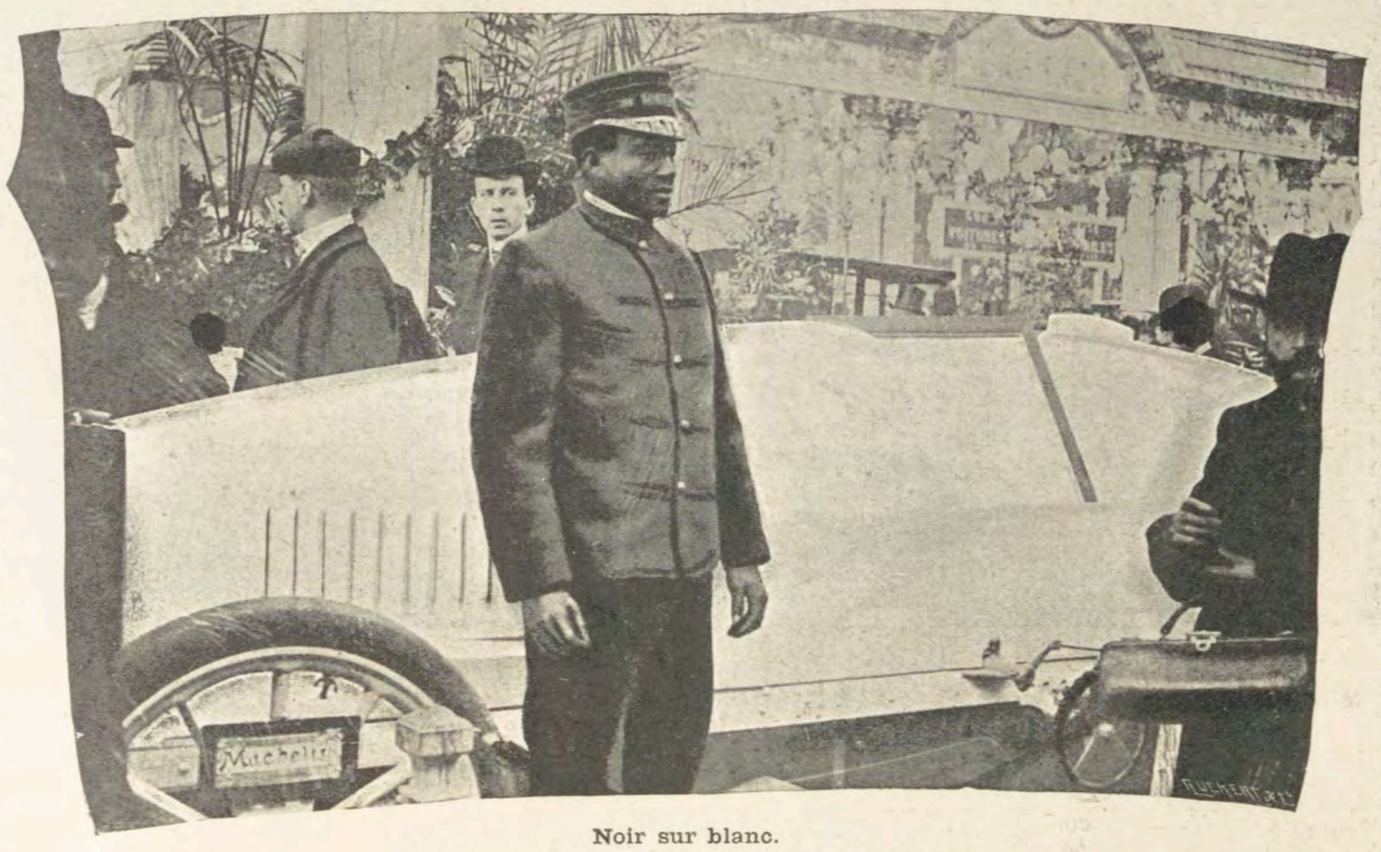
nouveau, la locomotion rapide, est aujourd'hui assis dans la société moderne, et il y a bien là certainement l'une des plus radicales et l'une des plus décisives évolutions de l'esprit humain.

A la fin de son développement social, et lorsque la somme de bien-être, d'intelligence cultivée et d'instruction commence à se diffuser dans la masse, chaque société a sombré dans des jeux puérils et mesquins, comme Rome et Byzance, comme l'Egypte, l'Assyrie et la Chine, qui ont énervé son corps et son esprit et l'ont laissé sans défense contre des agresseurs robustes et appliqués, l'esprit comme le corps tendu vers un but nouveau.

La conquête du monde physique et la discipline des forces de la nature par la science et par la mécanique appliquée ont fort heureusement préservé notre société d'un mal pareil. Elle a aiguillé son activité et son intelligence, à l'issue de luttes sociales qui commencent à ne plus passionner, vers une autre lutte dont chaque résultat est une force donnée à celui qui l'atteint. L'Egyptien des temps de Sésostris et le contemporain de Louis-Philippe étaient peut-être plus voisins l'un de l'autre que nous le sommes du dernier. Ils considéraient le monde comme le domaine de l'homme et s'y promenaient avec la calme sérénité du propriétaire qui fait à pied le tour de son parc. Il en résultait le pénible et fatal retour de l'esprit sur soi-même, cet inévitable épicurisme et cette inlassable mélancolie du cerveau qui s'est analysé lui-même, bien vite, a vite fait le tour de son horizon et pousse le cri que toute l'humanité a répété depuis l'Ecclésiaste:

Le buste de Marcel Renault.

*Élevé par souscription de l'*Auto. *— Est exposé actuellement dans l'allée transversale de la grande nef du Salon.*



Noir sur blanc.

Le nègre qui veille sur la voiture de Jarrott.

« Vanité des vanités, et tout est vanité. »

L'homme intelligent a devant lui aujourd'hui, à la fois le pittoresque et l'abstraction. S'il sait comprendre son siècle, et s'il sait recommencer la véritable route offerte à notre activité, faire la conquête de la nature morte, comme l'homme l'a faite jadis de la nature animale, aura-t-il le moindre moment à lui ?

Nos pères étaient dresseurs d'animaux sauvages et rebelles.

Nous sommes aujourd'hui dresseurs de forces physiques, rebelles et sauvages que nous domestiquons aussi.

Il en est peu qui nous touchent d'aussi près que la locomotion, ce besoin le plus impérieux de l'être vivant.

Il faut penser que depuis l'époque où nos ancêtres quittèrent les arbres gigantesques qui furent leurs premières demeures, pour s'établir définitivement à terre, jusqu'à l'invention des chemins de fer, la locomotion n'a pour ainsi dire pas progressé.

César ne mettait guère plus de temps pour revenir de Lutèce à Rome, que n'en mettait Napoléon Ier, et les vaisseaux de Dumont d'Urville n'avançaient pas beaucoup plus que les trirèmes du Carthaginois Hénon. La substitution de la vapeur à la voile, et le remplacement du muscle par le moteur ont changé tout cela, en attendant que l'aéronat ouvre à l'activité humaine d'autres horizons.

Et voilà pourquoi le Paris nouveau se précipite au Salon de l'Automobile, aussi curieux et ému que l'eût été jadis un peuple nomade, dompteur et dresseur de chevaux, devant un Jardin d'Acclimatation.

GEORGES PRADE.

LA CEINTURE D'OR AUX FOLIES-BERGÈRE. — PETERSEN-VERVET

Ce fut une jolie lutte que celle qui mit aux prises Petersen le Danois et Emile Vervet. L'instantané que nous publions ici a été pris au cours de cette "rencontre". Vervet, que l'on peut considérer comme le champion des poids légers, lutteur patient, adroit et vigoureux, a accompli ce soir-là une de ses plus belles performances.

Le champion du monde de l'an dernier a dû s'employer plus d'une heure pour l'emporter sur un homme que le poids handicapait dans des proportions énormes.

Le Match Racing-Stade

Touche du Racing.

Binoche, demi, lance le ballon correctement. Les avants stadistes et racingmen, bien marqués, lèvent les bras pour l'avoir.

Le ballon est au Racing, qui vient de le dribbler.

Un Racingman, auquel il arrive, se penche pour le ramasser et fier.

Le match Racing-Stade était attendu, comme on attend, chaque année, toutes les rencontres de ces deux clubs. Il a été on ne peut plus classique, dans ses résultats, en ce sens que le Racing, jouant avec ses trois-quarts, a battu le Stade jouant avec ses avants, ce qui ne prouve pas qu'il vaille mieux pour trois-quarts que pour avants, mais simplement que le Stade n'a pu mettre en face du Racing une équipe dont les équipiers soient aussi habitués à jouer ensemble.

◓ ◓ ◓

Il est, en dehors du jeu lui-même, une question assez intéressante que j'aime voir soulever ici, celle de l'arbitre. Chaque fois que Racing et Stade se rencontrent, on ne peut se mettre d'accord sur un arbitre français. Proposé par le Racing, le Stade le récuse. Proposé par le Stade, le Racing ne l'accepte pas, tant il semble, probablement, à chacune des parties que la mauvaise foi de l'autre est grande. Alors, que fait-on? On appelle un arbitre anglais de la Rugby-Union. Cela ne fait de mal à personne, dit-on. Non, sauf à ces pauvres arbitres français; il y en a d'excellents, qui sont jugés bons tout au plus pour arbitrer des matches de second ordre. Et il se produit cette chose prodigieuse et inévitable, qu'on oublie les fautes des arbitres étrangers, qu'on ne passerait pas à un arbitre français. Les exemples ne manquent pas, si on en voulait citer.

Vous direz que je ne produis ici rien de nouveau, mais ce sont de ces choses qu'on ne finira par faire comprendre qu'en les répétant tant et plus. Puisse-t-on modifier ainsi, petit à petit, l'état d'âme des intéressés!

A. F.

Une des nombreuses mêlées de la partie.

Tandis que le Racing a joué presque continuellement avec ses demis et ses trois-quarts, le Stade, jouant surtout avec ses avants, a provoqué un grand nombre de mêlées.

Une scène de rugby qui s'explique suffisamment par elle-même.

Au moment d'être mis en terre, au bord de la ligne de touche, un Racingman a été culbuté en dehors, non sans avoir eu le temps de passer le ballon à un co-équipier, culbuté à son tour.

Une Réunion pédestre chez les Coureurs cyclistes professionnels

Le départ des coureurs cyclistes professionnels.

Le départ des coureurs pédestres professionnels.

Dimanche dernier, a eu lieu, au vélodrome Buffalo, une intéressante réunion pédestre dont les principales épreuves étaient réservées aux coureurs cyclistes professionnels.

C'est Bourotte, un des plus vaillants coureurs parisiens, qui s'était chargé d'organiser la réunion et qui représentait la partie officielle avec le fanion du commandement sous le bras et le carnet de pointage à la main.

Bourotte — Piard

L' "officiel" Bourotte, organisateur de la réunion, et son second, Piard, à l'arrivée.

C'ETAIT un des côtés les plus drôles de la fête que de voir Bourotte en officiel, il était plus amusant dans ses fonctions que ne pouvait l'être n'importe lequel des champions cyclistes devenus fantassins d'occasion et renonçant pour quelques instants à leur monture fidèle.

Cette idée de « mettre à pied » les cyclistes a, du reste, une foule de bons résultats : la principale, je crois, est d'abord de les empêcher d'oublier la marche qu'on leur avait autrefois si péniblement apprise ; en allant même plus loin, puisque, d'après Darwin, le besoin crée l'organe, la réciproque doit être vraie, et l'absence de besoin doit le diminuer ou au moins le modifier.

On n'a pas voulu exposer nos générations futures à porter à la place de jambes et de pieds la sorte de bielle que ne manquerait pas de produire la pratique exclusive du vélo.

Ensuite, et plaisanterie à part, on a voulu donner aux « pros » une occasion d'utiliser l'entrainement à pied que la plupart d'entre eux pratiquent, à l'exemple de Major Taylor et de Michaël, pour n'en citer que deux.

L'entraînement à pied pour les cyclistes est très préconisé, pour maintenir l'homme en haleine, ou l'empêcher, suivant l'expression consacrée, de prendre trop de poids. Il doit aussi avoir l'énorme avantage de reposer l'homme, en le faisant changer de fatigue, tout en le maintenant en condition. Ce qui ne voudrait pas dire, naturellement, que l'on puisse pratiquer en même temps la course à pied et le cyclisme, d'une façon continue, comme le font les professionnels, sans détriment pour aucun des deux sports. La course à pied est un sport très dur et qui ne doit être employé par le cycliste qu'à petites doses, au même titre que le punching ball du nègre ou le saut à la corde qui égaie, à bord des paquebots, les traversées des « teams » argentins.

Enfin, les coureurs cyclistes ont prouvé que, malgré le manque de pratique spéciale, ils pouvaient figurer contre le père Temps, puisque le gagnant de l'épreuve de 3 milles anglais, Duménil, a approché de 10 secondes le temps de Thomas, champion du monde, et gagnant sur la même distance de la course réservée aux pédestrians professionnels.

A la place de ce coureur, je me demanderais même si je ne devrais pas me consacrer exclusivement à la course à pied, puisque ses courses sont si encourageantes, tant en vitesse qu'en fond et qu'il a gagné aussi la course des 100 mètres.

Il est à regretter que beaucoup d'étoiles du cyclisme se soient abstenues de paraitre, entre autres Aucouturier qui était engagé, mais n'a pas voulu se fatiguer.

Par contre, Muller, l'infatigable cycliste-motocycliste et coureur, mérite tous les compliments pour la façon dont il pratique tous ces différents sports. Supérieurement encouragé par les aboiements de son fidèle Fox, il a fait une très jolie course.

Félicitations aussi pour finir à l'Union des Sports de Paris, dont l'equipe devient détentrice du superbe Challenge offert par M. Riguelle.

PAUL DOYÉ.

Thomas

Thomas se classe 1er et Segers, second, dans la course de 3 milles réservée aux pédestrians professionnels.

Duménil, vainqueur du Challenge des coureurs cyclistes professionnels après sa victoire.

Les Fautes au Football Association

L'usage des jambes, recommandé pour le ballon, est formellement interdit contre l'adversaire... Ne pas confondre !

D'ailleurs, il n'est pas permis davantage de gêner un dribbling en barrant l'adversaire avec le bras.

Même si l'adversaire fuit devant vous, ce qui arrive quelquefois, surtout aux plus braves, il est défendu de le frapper dans le dos.

Le Football Association a pris depuis trois ans un essor considérable en France, et peu nombreux sont nos lecteurs qui n'ont pas assisté à une partie de "ballon rond". A quoi faut-il attribuer la popularité du football association qui compte dix fois plus d'adeptes que le rugby et qui pourtant a un handicap de quelques années sur sa naissance en France? Nous avons interviewé à ce sujet le sympathique capitaine du Racing Club de France, qui depuis trois ans a mené son club à bonne fin dans le Championnat de Paris. A.-A. Tunmer, car c'est de lui que nous causons, a bien voulu nous donner son opinion à ce sujet.

◓ ◓ ◓

J'ai été un des premiers à jouer au football association en France, il y a de cela une huitaine d'années, alors que le White Rovers Football Club, de glorieuse mémoire, était considéré, à juste titre, comme le meilleur club d'association. Je faisais alors partie du Standard Athletic Club et gagnais avec lui trois fois le Championnat de Paris. Que de matches fameux n'avons-nous pas disputés à Bécon avec le Club Français et les White Rovers !

A mon avis, l'association doit sa vogue à la simplicité de ses règles, à l'avantage de pouvoir s'entraîner à quatre ou cinq joueurs, à ce qu'une équipe est formée de onze joueurs, alors qu'au rugby il faut être quinze, au peu de danger qu'offre le jeu d'association.

Pour vos lecteurs qui s'intéressent aux jeux. les quelques tableaux suivants, où j'ai posé (chemise cerclée) avec mon ami Guéroult (chemise en moitié) donneront une idée des fautes qui peuvent être commises pendant une partie. Cela les convaincra que l'association ne doit permettre aucune brutalité, c'est un jeu tout d'adresse et de finesse.

Il est interdit expressément à tous les joueurs d'association, sauf aux "goal-keeper", de jouer le ballon avec les mains.

Gêner un adversaire avec le bras. — Il est permis de gêner, pousser ou charger un adversaire avec l'épaule (sauf dans le dos, à moins de circonstances exceptionnelles), mais jamais avec les mains ou les bras.

Donner un coup de pied à un adversaire ou *faire un croc-en-jambe.* — En arrêtant la jambe de Guéroult déjà lancée pour frapper le ballon, je peux le blesser et le faire tomber. Si j'avais simplement placé le pied à terre entre Guéroult et le ballon,

Il est permis de lutter épaule à épaule et genou à genou pour enlever le ballon à l'équipier adverse qui émet la prétention de le conserver.

Variété de crocs-en-jambe. — Interdite précisément parce qu'elle n'est qu'une variante du croc-en-jambe, et que l'intention y est.

Essai de croc-en-jambe mal réussi, mais qui compte pour une faute, parce qu'il en reste un coup de pied.

Manière pratique mais inacceptable d'écarter l'adversaire.
Les coups de pied sont interdits.

Croc-en-jambe, d'autant plus interdit qu'il est plus classique.

au risque de recevoir le coup de pied, il n'y eût pas eu faute non plus contre Guéroult, si j'avais reçu le coup destiné au ballon. C'est un des rares risques du jeu.

Ballon bloqué. — Ce n'est pas une faute. Guéroult, en bloquant le ballon, m'a fait tomber; quelques arbitres donnent une faute pour cela bien à tort. C'est un incident de jeu et pas plus.

Coup de genou. — Ne pouvant avoir le ballon, j'arrête Guéroult d'un coup de genou; cette faute est assimilée à *donner un coup de pied à un adversaire.*

Deux gravures représentent le croc-en-jambe qui est formellement interdit. Plus loin, étant à terre, je maintiens Guéroult en lui retenant le pied, ce qui est une faute considérée comme croc-en-jambe.

Tenir un adversaire avec la main ou le bras. — Je retiens Guéroult par le poignet, en maintenant fortement mon bras au corps. Cette faute, habilement exécutée, peut passer inaperçue avec un mauvais arbitre.

Jouer le ballon avec les mains. — Ne pouvant arrêter le ballon avec le corps ou les jambes, je le retiens avec les mains pour le laisser tomber sur le pied et l'envoyer dans le but, ou même l'envoyer directement dans les buts avec les mains. L'arbitre doit veiller attentivement à ce que cette faute ne passe pas inaperçue, surtout quand elle est faite, comme l'indique notre tableau, juste devant les buts.

Encore défendu d'écarter l'adversaire qui voudrait bien avoir un peu le ballon à son tour, en l'empoignant à pleines mains.

Variété de crocs-en-jambe. — Il est interdit de faire tomber un adversaire en se baissant devant ou derrière lui.

Charge dans le dos. — Elle n'est autorisée que dans un seul cas, c'est lorsqu'un joueur fait non seulement face à son propre but, mais étant dans cette position gêne intentionnellement un adversaire. Dans tout autre cas elle est strictement défendue.

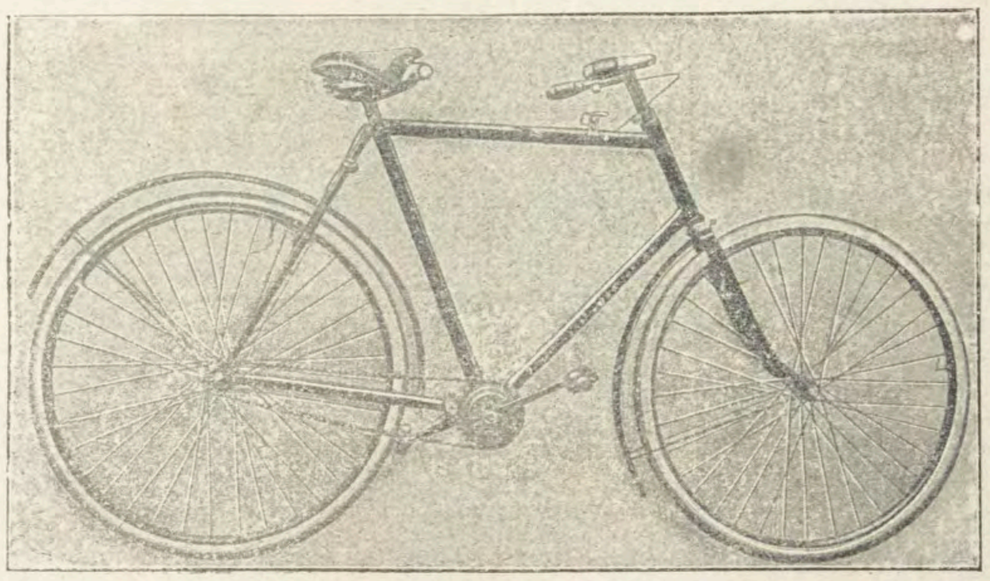
La charge correcte. — La charge est autorisée quand elle est faite avec l'épaule dans la poitrine de l'adversaire; cette charge est toujours autorisée, même si l'adversaire n'a pas de ballon, quoique beaucoup de joueurs et d'arbitres pensent le contraire. La seule restriction est quand cette charge a pour but d'empêcher un adversaire d'atteindre le ballon ou de gêner un co-équipier, par exemple; il ne faut pas non plus qu'elle soit inutilement brutale ou violente. Ces points épineux sont laissés au jugement de l'arbitre.

A.-A. TUNMER.

Deux mouvements des plus ingénieux pour ravir le ballon — trop ingénieux pour être honnêtes — on le conçoit, sans qu'il soit besoin d'autre explication.

Les Étapes du Cyclisme — Une grande Invention

Chaque année, le Salon de l'Automobile et du Cycle nous permet d'apprécier quelques nouveautés, quelques perfectionnements qui font les modernes instruments de locomotion plus pratiques ou plus robustes.



Le "3 vitesses Brossard" ne déforme pas les lignes de la bicyclette.

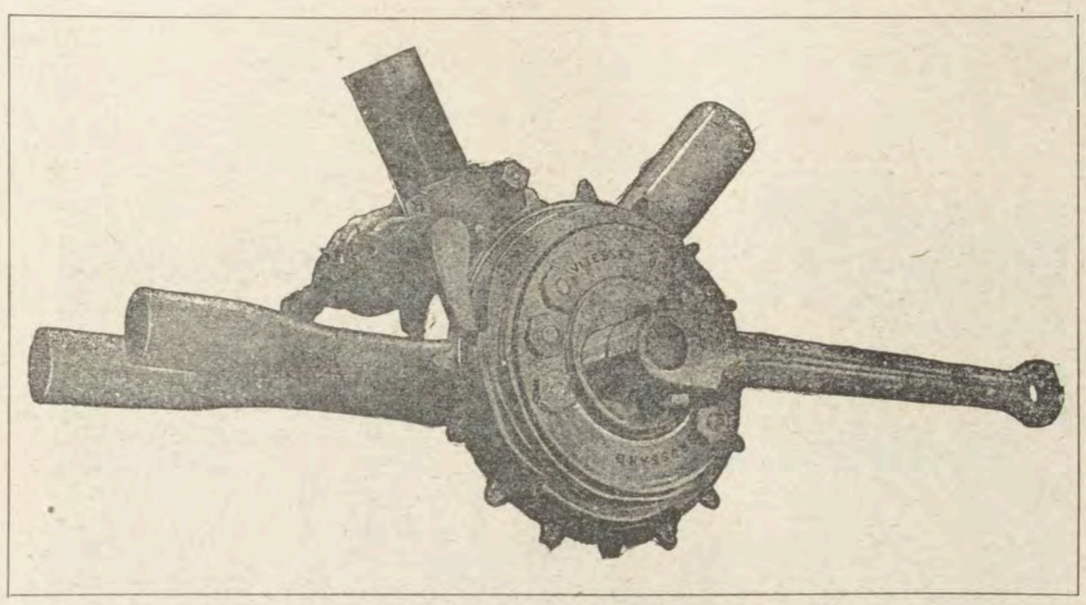
Les grands quotidiens sportifs, l'*Auto*, le *Vélo*, le *Monde Sportif*, ont été amenés à signaler, ces jours derniers, une invention à ce point remarquable, qu'elle va certainement faire un grand bruit dans le monde des cyclistes-touristes, et qu'il est du devoir d'organes dévoués aux grandes industries qui triomphent en ce moment au Grand Palais de la révéler à ceux qui en profiteront.

Il s'agit tout simplement de l'invention d'un changement de vitesse pour bicyclettes. Le même principe sera appliqué d'ici peu aux automobiles et aux motocyclettes, mais pour le moment il ne s'agit que des bicyclettes.

Tout le monde sait aujourd'hui que pour un cycliste amoureux de la route et des longues ballades, ou même aimant ses aises pour rouler à toute heure et en tous lieux, le changement de vitesse est absolument indispensable.

Il n'est pas une voiture automobile qui n'ait le sien. Pourquoi le refuser au moteur humain, alors qu'il est la condition *sine qua non* du fonctionnement régulier d'un moteur mécanique?

On l'a si bien senti, que des cyclistes ont déjà vu « sortir » — pour employer l'expression consacrée — plusieurs changements de vitesse pour bicyclette; mais, hélas! tous étaient plus ou moins pratiques, plus ou moins robustes. Un seul lien commun les faisait frères: leur incommodité et leur prix de revient très élevé.



Vue d'un pédalier muni du "3-vitesses Brossard".

Et voici qu'un habitant d'Autun, directeur de la Société Générale de cette ville, M. Brossard, qui emploie ses heures de liberté à des études et des travaux de mécanique, a trouvé, basé sur un principe tout nouveau, un changement de vitesse, à *trois vitesses*, d'une telle simplicité et d'une telle robustesse, que nous pouvons dire qu'il résout le problème de façon parfaite, de façon définitive par conséquent.

Le principe est tout nouveau, dis-je. Il est aussi d'une limpidité telle que chacun, en voyant le système, ne pourra s'empêcher de s'écrier: « Que c'était simple à trouver! » Oui, mais il fallait y penser. L'éternelle histoire de l'œuf de Christophe Colomb.

M. Brossard, venu à Paris à l'occasion du Salon, veut faire connaître son invention. Ce en quoi il a parfaitement raison.

Il est venu nous la soumettre. Nous avons été émerveillés; il est de notre devoir de le dire, de notre devoir également de révéler l'invention à nos lecteurs.

Le " 3-vitesses Brossard " repose, ai-je dit, sur un principe d'une simplicité enfantine: c'est, en effet, la pure application d'une loi arithmétique, celle des rapports proportionnels.

Dans le grand pignon de la chaîne, et dans le même plan que ce pignon se place tout l'appareil. Deux plateaux dentés, dont les dents se font face et sont reliées par de tout petits pignons satellites, également dentés. Les deux plateaux dentés sont reliés à la commande placée à portée de la main du cycliste, commande composée d'une manette unique: placée à droite, la manette bloque le plateau denté central; à droite, elle bloque le grand plateau denté intérieur; au centre, la manette débraye les deux plateaux.

Donc, *Petite vitesse*? Vous ne touchez pas à la manette placée au centre; les deux plateaux sont débrayés et entraînent dans le même mouvement le grand pignon de chaîne, puisque les satellites sont seuls actionnés par les manivelles de la bicyclette. Tout le système tourne ensemble.

Moyenne vitesse? Vous poussez d'un doigt la manette à gauche et bloquez ainsi le petit plateau denté central. Les satellites, toujours actionnés directement par les pédales et les manivelles, roulent donc autour de ce petit plateau denté central et traînent seul le grand plateau denté qu'actionne lui-même le pignon de chaine.

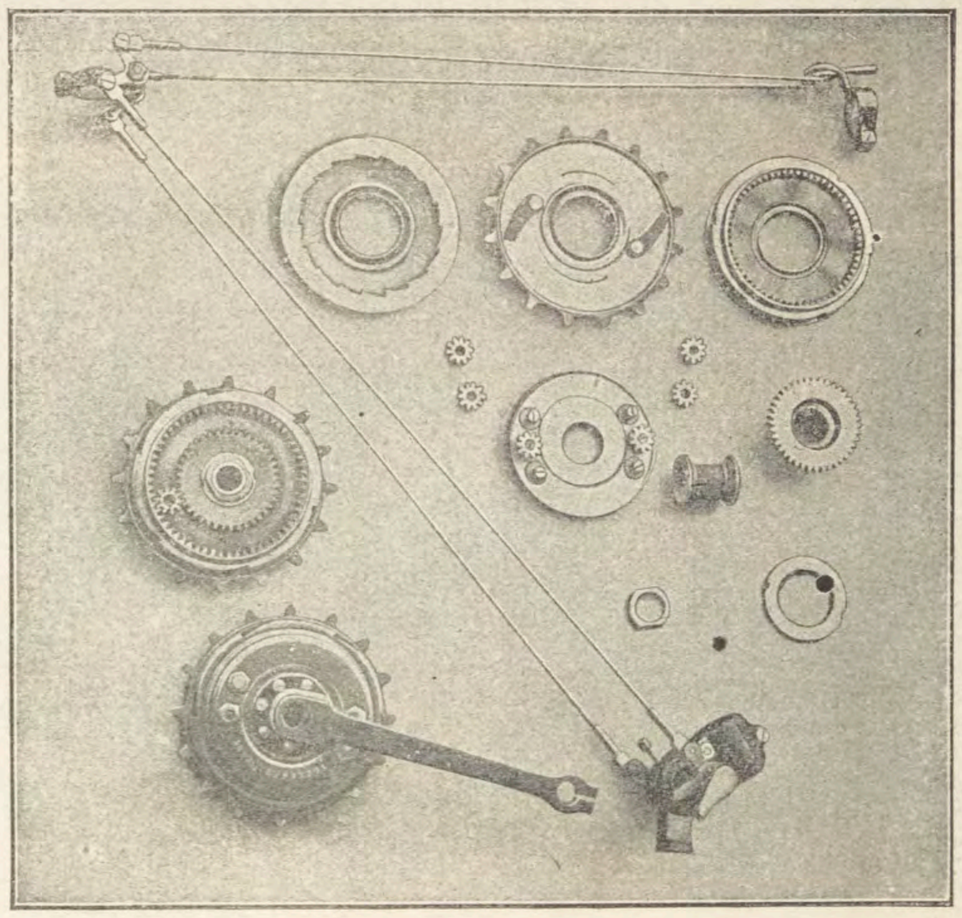
Grande vitesse? Vous poussez la manette à gauche et le mouvement inverse bloque le grand plateau denté central sur lequel vont tourner les satellites et par suite le petit plateau denté intérieur qui est maintenant débrayé.

Cela a peut-être l'air compliqué? C'est enfantin quand on le voit. On sent que rien ne peut se dérégler.

Mais l'usure des dents? Seuls les satellites qui reçoivent le mouvement des pédales peuvent s'user... et ils coûtent deux ou trois sous. Il y en a six, et l'on peut parfaitement rouler avec trois!

Allez, du reste, voir l'invention au Salon où elle sera exposée sous le grand escalier central, à côté des Forges de Douai. Vous comprendrez aussitôt que si la petite vitesse est obtenue par le rapport des deux pignons ordinaires de toute bicyclette, le grand pignon du pédalier tournera plus vite dans la moyenne vitesse et encore plus vite dans la grande, puisque ce sont les petits satellites qui l'actionnent en le multipliant sur les dents plus ou moins nombreuses des deux plateaux dentés intérieurs.

Et tout le système est d'un roulement d'une douceur incomparable, puisqu'il est entièrement monté à billes. Très peu volumineux, très pratique, permettant trois vitesses, s'adaptant sur toutes les machines, il est donc certain de remporter un succès prodigieux.



L'âme du nouveau changement de vitesse.

Les cyclistes salueront avec allégresse l'apparition de ce nouveau système, le système sauveur, celui qui leur donnera tous les avantages des changements de vitesse précédents sans en avoir aucun des inconvénients.

Fini le temps des deux, des trois chaînes, qu'il fallait éternellement régler, qui compliquaient le nettoyage des machines et qui rendaient au cycliste de si médiocres services pour de grands ennuis.

Fini le temps des manettes multiples, des opérations compliquées pour passer d'une vitesse à l'autre.

Le " 3-vitesses Brossard " est enfin venu nous apporter la solution du problème qui semblait insoluble et le Salon de 1904 qui l'aura vu apparaître, véritablement au point, devra marquer une date dans la mémoire de tous les cyclistes.

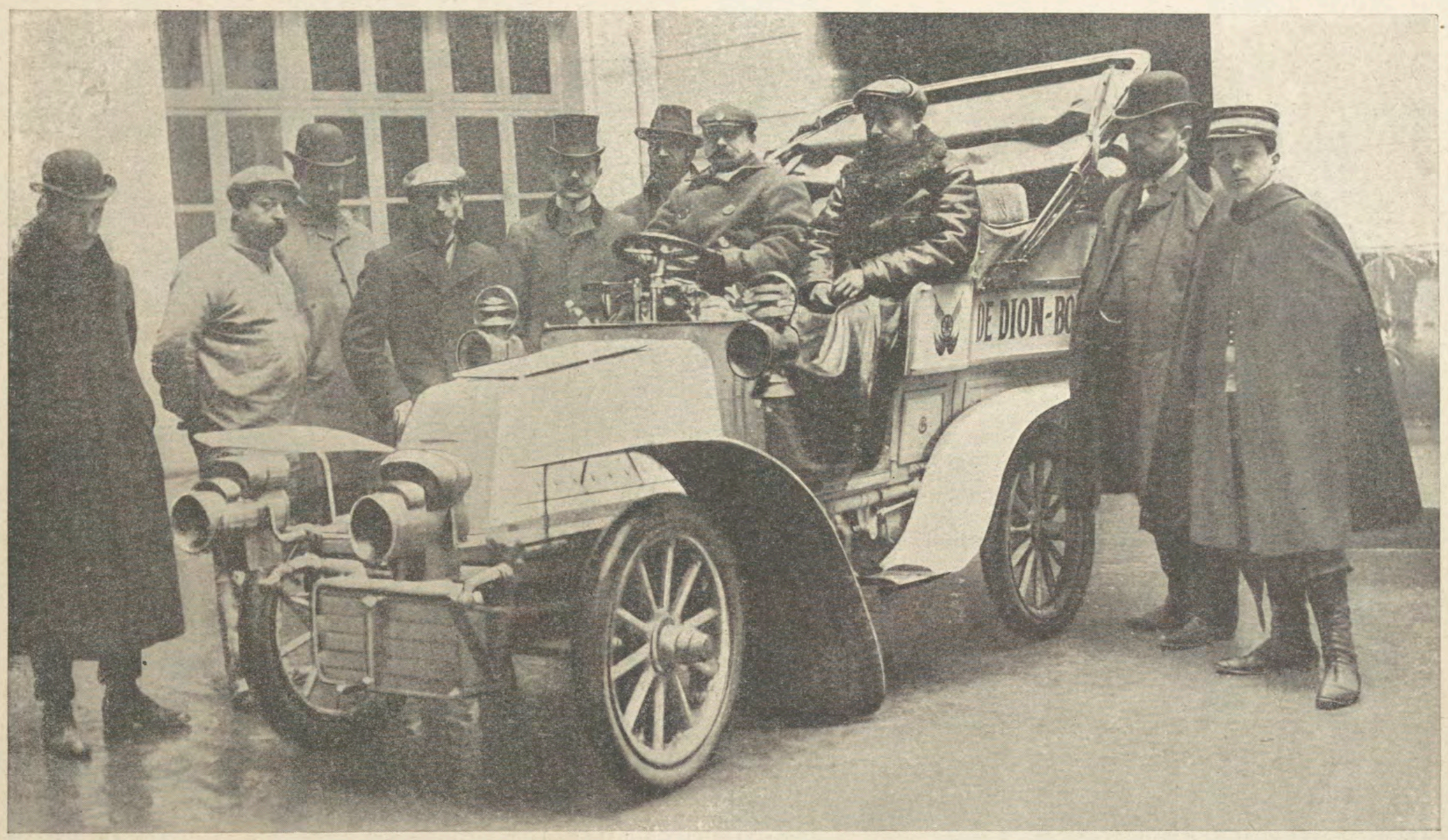
Le " 3-vitesses Brossard " fera le tour du monde.

Mais, je le répète, il est au Salon, allez le voir!

A. SAGNIER.

LE " LIVRE D'OR " DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

L'arrivée de Cormier à l'Automobile-Club de France



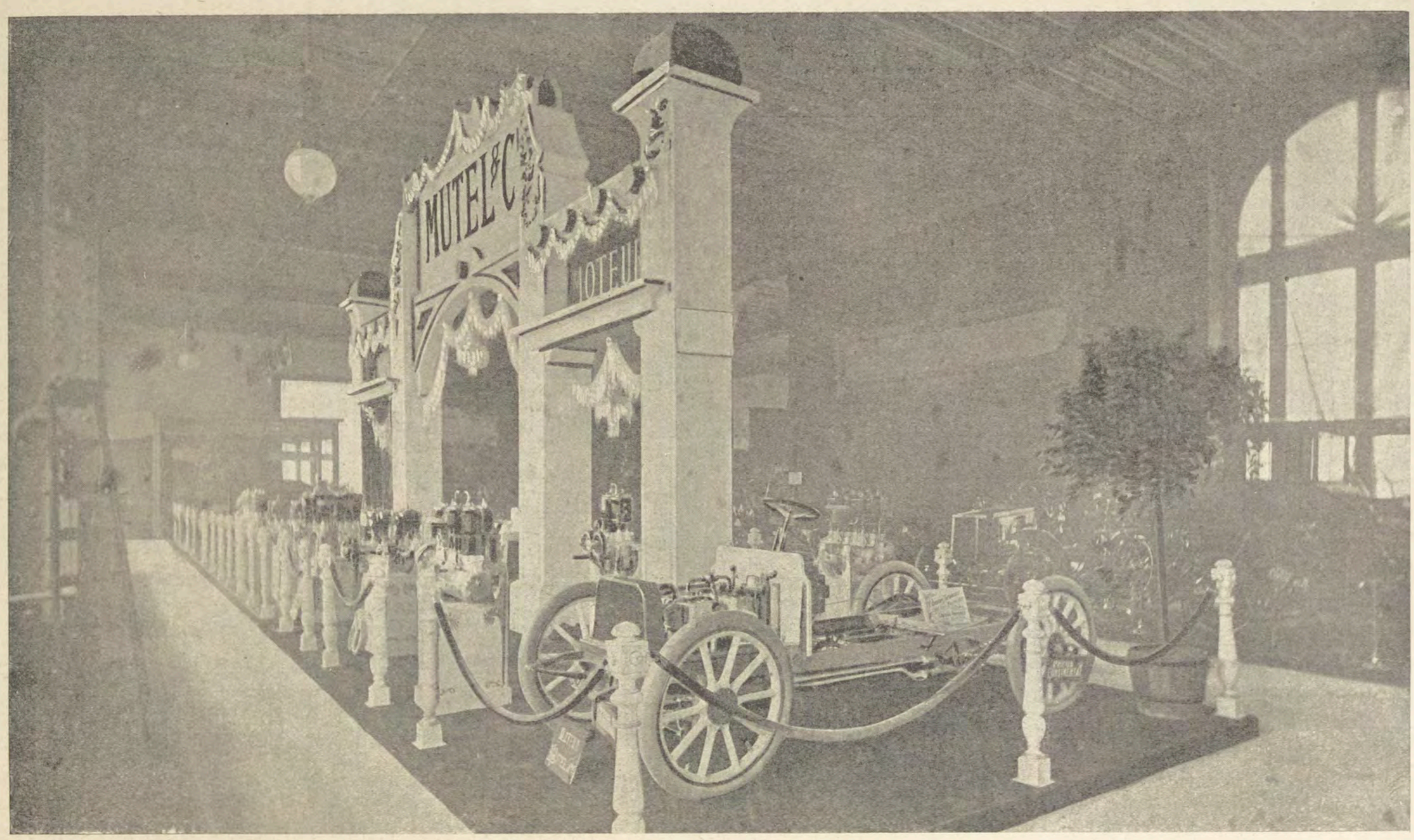
C'est sur la 10-chevaux *de Dion-Bouton*, munie de pneumatiques *Dunlop*, que Cormier vient d'accomplir en plein hiver un voyage de 7.244 kilomètres.

Le vaillant voyageur a traversé la France, l'Espagne, toute l'Afrique du Nord, la Sicile, l'Italie, l'Autriche, l'Allemagne Rhénane, la Belgique.

C'est le plus long et le plus dur voyage qui ait jamais été effectué en automobile.

CORMIER DEVANT LE GARAGE DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE

Les Moteurs Mutel



Il y a foule tous les jours devant le *Stand Mutel* au Salon de l'Automobile. On y vient admirer les merveilles de mécanique qui y sont exposées. D'une marche parfaite et régulière, le *moteur Mutel* est actuellement adopté par la plupart des grands constructeurs. Appliqué au canot, il conserve toutes ses qualités et il a permis au " Marsouin " de gagner la Coupe de la Seine et la Coupe de Maisons-Laffitte.

LE STAND MUTEL AU SALON DE L'AUTOMOBILE

AUTOUR DES SPORTS

SANGLIERS APPRIVOISÉS

Avec l'hiver commencent les grandes chasses au sanglier, chasses à courre, chasses à tir et en battue : souvent des chiens sont

Un sanglier apprivoisé

décousus, des hommes blessés, car le sanglier poursuivi est féroce et vindicatif.

On peut cependant apprivoiser et même dresser des « bêtes noires », à la condition toutefois de les prendre très jeunes et de les élever. L'an dernier, au Nouveau Cirque, dans une pantomime « La Chasse », deux sangliers figurèrent et se tirèrent fort bien de leur rôle. Chez le baron Finot, au château de Langé, un sanglier vit depuis de longues années en pleine liberté et ne cherche point à s'enfuir. Nous donnons aujourd'hui la photographie — qui nous est communiquée par un de nos correspondants — d'un sanglier qui vit en parfaite intelligence avec des chiens, des porcs et des chèvres au château de la Rivière,

ERRATUM

Dans notre avant-dernier numéro, une erreur de noms s'est produite dans la légende qui figure sous le cheval Oban, gagnant d'une épreuve de steeple, lors d'une réunion mixte à Vincennes; les quatre personnages qui examinent le cheval sont : tenant la bride, l'entraîneur Collier, et autour du cheval, MM. Keller et le comte de Balincourt, propriétaires du cheval, et le vétérinaire Houzeau.

LE PRIX DE NORMANDIE A AUTEUIL

Jeudi à Auteuil, pour l'avant-dernière réunion de la saison, figurait au programme un steeple de 10.000 francs réservé aux jeunes chevaux : le Prix de Normandie. Sept concurrents seulement se sont présentés sous les ordres du starter; les chutes d'Humour et d'Alisson ont enlevé à cette épreuve une grande partie de son intérêt, et la victoire facile de Vénasque, à M. S. Dufour, a dû rendre plus cruels à MM. de Cherizey et Liénart les accidents arrivés à leurs poulains.

Dans le dernier tournant, Kriss tentait un bon effort, et se rapprochait de Vénasque,

Vénasque
3 ans, 60 kilos, par Bay Archer et Varagnes; propriétaire, M. S. Dufour; entraîneur, Baresse; jockey, Ellisson. Vainqueur du Prix de Normandie (steeple-chase 10.000 francs, 3.500 mètres).

mais sur le plat Vénasque se détachait facilement pour gagner par trois longueurs, et Mon revenait enlever la seconde place à Kriss.

Vénasque est entraîné par Baresse, à La Croix-Saint-Ouen.

L'AUTOMOBILE DU PRÊTRE

Il faut aller vite, même en prêchant, c'est, du moins, l'avis d'un prêtre américain qui, pour faire sa propagande religieuse, utilise

L'Automobile du Prêtre

l'automobile d'un de ses amis, M. John Edson. Il s'arrête au milieu des villages et, du haut de son siège, prêche devant la foule. Le plus souvent, il transporte avec lui un harmonium, et des cantiques sont chantés par les religieux qui l'entourent. Voilà, n'est-ce pas, qui est assez moderne?

Les Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

0 FR. 75 la ligne de 40 lettres

Petites annonces commerciales : 1 fr. 50 *la ligne.*

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

Il ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances Spéciales**, *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** enverraient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner au 283-41.

AUTOMOBILES

Une Voiture électrique de la Société des Voitures électromobiles, landaulet 4 places en parfait état de marche, carrosserie en parfait état, à vendre au prix de 4.000 francs, visible au Palais de l'Automobile, 218, boul. Pereire. (2040)

Auto-Palace, 77 *bis*, aven. de la Grande-Armée. Tél. 524-27. Agence principale de vente pour les voitures DE DIETRICH, Panhard et Levassor, Clors, Renault frères, etc., avec carrosseries de grand luxe, au gré des clients. Garage modèle. Atelier de réparations. (01252)

A vendre, DIETRICH, 24 chx, 1903, tonneau.
PANHARD-LEVASSOR, 24 chx, KREBS, tonneau.
PANHARD-LEVASSOR, 15 chx, 1903, KREBS, tonneau.
PANHARD-LEVASSOR, 12 chx, tonneau.
PANHARD-LEVASSOR, 8 chx, tonneau.
PANHARD-LEVASSOR, 7 chx, tonneau, neuve.
RENAULT, 14 chx, tonneau, neuve.
CLEMENT, 12 chx, tonneau, neuve.
CLEMENT, 8 chx, tonneau, occasion.
DE DION-BOUTON, 9 chx, tonneau, occasion.
Toutes ces voitures disponibles en magasin.
E. Loste, 37, r. Brunel. Tél. 555-43. (01253)

Grand choix de moteurs de Dion et Aster d'occasion, de toutes forces. Je vends et j'achète tous les moteurs de ces deux marques. Accessoires en gros, 263 *bis*, boulevard Pereire, Paris. (01254)

Offre cause achat nouvelle voiture, coupé Delahaye, 12 HP, appartenant à Madame la duchesse d'Uzès douairière, visible chez Delahaye, 10, rue du Banquier, Paris. (01255)

CARTES POSTALES

Randot Arthur, Route de Besançon, Lons-le-Saunier, échange cartes postales, réponse sûre. (01256)

CHIENS

Chiens de garde, de chasse, d'appartement, 500 médailles. Ravry, 4, rue de l'Etoile, Paris. (01257)

DEMANDES D'EMPLOIS

2 Mécaniciens, 35 ans, connaissant parfaitement Auto, contremaîtres 1re maison faisant essais, mise au point, pris part courses, 8 ans conduite. Référ. 1er ordre, dés. place ensemble si pos. Poison, 3, imp. Berthier. (01258)

OFFICIERS MINISTÉRIELS

VILLE DE PARIS
A adj. s. 1 ench. Ch. Not. de Paris, 12 janv. 1904.
TERRAIN Boul. Lannes. Sce 610 m. env. M. à prix 160fr. le m. S'ad. Mes Mahot de la Quérantonnais, 14, rue des Pyramides, et Delorme, 11, rue Auber. Dép. de l'ench.

VENTE au Palais, à Paris, le 9 janvier 1904, en douze lots avec facultés de réunion
FERMES et **TERRES** arrts de **FOUGERES** et **VITRÉ** (Ille-et-Vilaine). Fermes du Haut Cédré, Basse Bayette, Bas Val, Basse Reboursière, Montoyer, Taillis, Grand Boischevalier, Petit Boischevalier, Communes de Chatillon, Saint-Christophe, Balazé, Parigné, Saint-Germain, Luitré, La Selle-en-Luitré, Javené.
Mises à prix de 200 fr. à 40.000 francs.
S'adresser à Mes Péronne, avoué, 3, place Saint-Michel ; Dubourg, avoué ; Rivière, notaire.

MAISON à Paris, 126, r. de l'Abbé-Groult et pas. Dombasle, 2. Cont. 242 m. Rev. 3500 fr. M. à p. 20.000 f. A adj. s. 1 enc. Ch. not. Paris, 22 déc. 1903. S'ad. Me Bourdel, not., 30, r. Beuret. Dép. ench.

VENTE au Palais de Justice à Paris, le 6 Janvier 1904, à 2 heures :
TROIS TERRAINS A PARIS
sur une Rue Nouvelle, allant de la
RUE DES PYRENEES, 256 et 258
à la Rue de la Chine, nº 55
Contenances : 585 m., 688 m. et 359 m. environ.
Mises à prix : 17.000 fr., 20.000 fr. et 10.000 fr.
S'adresser à Mes Dubail, 54, Boulevard Saint-Michel et Garnier, avoués à Paris.

VENTE sur saisie au Palais, le jeudi, 7 janvier 1904 à 2 heures.
1º Maison sise à Paris
AVENUE GAMBETTA 219
Revenu brut environ 11.440 fr.
Mise à prix. . . . . 5.000 fr.
2º Maison sise à Paris
RUE DES TOURELLES, 26
Revenu brut environ 8.680 fr.
Mise à prix . . . . . 5.000 fr.
S'adresser à Me Pagès, avoué, 7, rue Auber.

VENTE au Palais de Justice, le 30 Décembre 1903.
CINQ LOTS :
1º IMMEUBLE
14, route de Gonesse, à Stains
Mise à prix. . . . . 15.000 f
2º IMMEUBLE
16, route de Gonesse, à Stains
Mise à prix. . . . . 10.000 f
3º IMMEUBLE
2, rue Pierre-Aubert, à Stains
Mise à prix. . . . . 10.000 f
4º IMMEUBLE
6, rue Venancie, à Stains
Mise à prix. . . . . 5.000 f
5º PIÈCE DE TERRE
« Les Regniers », à Stains
Mise à prix. . . . . 500 f
Renseignements à Me Poinsot, avoué à Paris, 4, rue Sainte-Anne, Me Pelletier, avoué, Me Bernard, notaire à Saint-Denis.

MAISON r. Quincampoix, 25. Rev. net 5.500 fr. M. à p. 100.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. not. le 22 Déc. S'ad. aux not. : Mes Ronceray, à Fécamp et Mahot de la Quérantonnais, Paris, 14, r. Pyramides, dép. de l'enc.

Banque A. Froidefond
29, Rue de la Chaussée-d'Antin, PARIS (9e Arrt)
Maison Fondée en 1878
ORDRES DE BOURSE
au Comptant et a Terme
AVANCES SUR TITRES. MÊME NON COTÉS
Ouvertures de comptes courants, à vue ou à échéances fixes, à intérêt variant entre 3 et 6 % l'an.
EMPLOI DE CAPITAUX ET DE TITRES
en compte de Reports aux conditions suivantes :
à un an..... 4 %
à six mois... 3 ½ %
à trois mois, 3 %
ESCOMPTE D'EFFETS DE COMMERCE
RENSEIGNEMENTS GRATUITS

Lire MUSICA

LAIT de VIOLETTES SAVON CRÈME POUDRE ESSENCE
GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant les qualités requises pour la **BEAUTÉ** et la **FRAICHEUR** du **TEINT**
Se méfier des Produits artificiels. — SOCIÉTÉ HYGIÉNIQUE, Paris, et bons Parfumeurs

NOUVELLE METHODE de TRAITEMENT
A L'ÉLECTRICITÉ
d'après les
NOUVEAUX PERFECTIONNEMENTS
DE LA SCIENCE MODERNE

Camille COURNAND
CHIRURGIEN-DENTISTE DE LA FACULTÉ DE PARIS
332, Rue Saint-Honoré — PARIS
MAISON FONDÉE EN 1850

SPÉCIALITÉ D'AURIFICATION
ET DE BRIDGE-WORKS
Méthode américaine
TRAVAUX IRRÉPROCHABLES

Imp. de Vaugirard, 152, rue de Vaugirard, Paris. — L. Bouchardeau, directeur. *Le Gérant :* Jarrige.